



**AERONEFS  
VIEILLISSANTS  
Partie IV**

# feedback

Rapports de difficultés en service de l'aviation canadienne

## table des matières

ÉCHOS DU HANGAR .....	deuxième de couverture
AVIONS .....	1
GIRAVIONS .....	6
MOTEURS .....	7
ÉQUIPEMENT .....	8
PIÈCES NON APPROUVÉES SUSPECTES .....	9
CN RELATIVES AUX ÉQUIPEMENTS .....	9
ARTICLE DE FOND .....	10
SAIB DE LA FAA .....	12
PIÈCES NON APPROUVÉES PAR LA FAA .....	13
LISTE DES RDS .....	16

échos du hangar **échos du hangar** échos du hangar**Un message pour le personnel d'entretien d'aéronefs****LANCEMENT...****Système Web d'information sur le maintien de la navigabilité (SWIMN)**

Après maintes demandes de la part de propriétaires enregistrés du Canada et de membres du personnel de Transports Canada (TC), nous avons décidé d'élaborer un système informatisé accessible sur Internet et sur l'intranet.

Le site servira principalement aux propriétaires enregistrés, aux exploitants, aux techniciens et aux constructeurs de produits aéronautiques immatriculés au Canada ou de produits pour lesquels le Canada est responsable de la définition de type, de même qu'au personnel de TC.

Les utilisateurs de l'extérieur peuvent se servir de ce site pour

- Soumettre leur Rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne (RAINA);
- Interroger la base de données des consignes de navigabilité (étrangères ou canadiennes);
- Examiner les données propres à leurs aéronefs.

Utilisateurs ministériels (personnel de TC)

- Le SWIMN est venu remplacer le Système informatisé de la navigabilité aérienne (SINA) en offrant aux utilisateurs plusieurs améliorations.

**Rapide, pratique et sûr**

Les visiteurs du site peuvent effectuer des recherches dans la base de données des consignes de navigabilité en choisissant soit la recherche rapide, soit la recherche avancée. Pour ce faire, ils n'ont qu'à cliquer sur le lien se trouvant sur la page Web.

Pour soumettre un RAINA, les propriétaires enregistrés doivent entrer dans le SWIMN en inscrivant le code d'accès qui se trouve dans le coin supérieur droit du formulaire envoyé par TC.

**Confidentialité**

Ce système a été conçu de manière à protéger l'information sur l'identité des propriétaires enregistrés ainsi que les renseignements personnels.

Vous pouvez consulter le SWIMN à l'adresse :

**<http://www.tc.gc.ca/aviation/applications/cawis-swimn>**

Pour de plus amples renseignements ou pour recevoir des exemplaires de **feedback** ou d'autres publications de l'Aviation civile, appelez au 1 800 305-2059 ou venez visiter notre site Web à [www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification](http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification). Afin de ne pas manquer la livraison de vos numéros, envoyez tout changement d'adresse au :

Centre de communications de l'Aviation civile de Transports Canada, (AARC), Place de Ville, Ottawa (Ontario) K1A 0N8.

**©Travaux publics et Services gouvernementaux, Canada, 2005**

Le ministère des Transports du Canada autorise à reproduire le contenu de cette publication, en tout ou en partie, pourvu que tout le crédit lui soit attribué et que toute reproduction soit effectuée fidèlement. Bien que le ministère des Transports du Canada ait autorisé l'utilisation de cette publication, il n'est aucunement responsable de la présentation de l'information ni de l'interprétation qui pourrait en être faite.

Il se peut que le présent exemplaire de cette publication ne soit pas à jour et ne comporte pas les modifications apportées à l'original. Pour en obtenir une copie à jour, veuillez communiquer avec le ministère des Transports du Canada.

Le contenu de cette publication ne doit servir que de guide, et il ne doit en aucun cas être cité ou considéré comme ayant force de loi. Il peut en tout temps et sans préavis devenir périmé, en tout ou en partie.

**Avis/Exonération de responsabilité :**

Les *Rapports de difficultés en service* (RDS) sont habituellement publiés intégralement. Transports Canada n'assume aucune responsabilité quant à l'exactitude ou au contenu de ces rapports. Seules les fautes de grammaire ou d'orthographe sont corrigées. Le contenu des rapports peut être réduit, et les références personnelles qu'ils comportent peuvent être supprimées.

*This publication is also available in English.*

échos du hangar **échos du hangar** échos du hangar**Un message pour le personnel d'entretien d'aéronefs****XXXXXXXXXXXXXXXXXX****Système Web d'information sur le maintien de la navigabilité (SWIMN)**

Après maintes demandes de la part de propriétaires enregistrés du Canada et de membres du personnel de Transports Canada (TC), nous avons décidé d'élaborer un système informatisé accessible sur Internet et sur l'intranet.

Le site servira principalement aux propriétaires enregistrés, aux exploitants, aux techniciens et aux constructeurs de produits aéronautiques immatriculés au Canada ou de produits pour lesquels le Canada est responsable de la définition de type, de même qu'au personnel de TC.

Les utilisateurs de l'extérieur peuvent se servir de ce site pour

- ➔ Soumettre leur Rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne (RAINA);
- ➔ Interroger la base de données des consignes de navigabilité (étrangères ou canadiennes);
- ➔ Examiner les données propres à leurs aéronefs.

Utilisateurs ministériels (personnel de TC)

- ➔ Le SWIMN est venu remplacer le Système informatisé de la navigabilité aérienne (SINA) en offrant aux utilisateurs plusieurs améliorations.

**Rapide, pratique et sûr**

Les visiteurs du site peuvent effectuer des recherches dans la base de données des consignes de navigabilité en choisissant soit la recherche rapide, soit la recherche avancée. Pour ce faire, ils n'ont qu'à cliquer sur le lien se trouvant sur la page Web.

Pour soumettre un RAINA, les propriétaires enregistrés doivent entrer dans le SWIMN en inscrivant le code d'accès qui se trouve dans le coin supérieur droit du formulaire envoyé par TC.

**Confidentialité**

Ce système a été conçu de manière à protéger l'information sur l'identité des propriétaires enregistrés ainsi que les renseignements personnels.

**XXXXXXXXXXXXXXXXXX**

**<http://www.tc.gc.ca/aviation/applications/cawis-swimn>**

Pour de plus amples renseignements ou pour recevoir des exemplaires de **feedback** ou d'autres publications de l'Aviation civile, appelez au 1 800 305-2059 ou venez visiter notre site Web à [www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification](http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification). Afin de ne pas manquer la livraison de vos numéros, envoyez tout changement d'adresse au :

Centre de communications de l'Aviation civile de Transports Canada, (AARC), Place de Ville, Ottawa (Ontario) K1A 0N8.

©Travaux publics et Services gouvernementaux, Canada, 2005

Le ministère des Transports du Canada autorise à reproduire le contenu de cette publication, en tout ou en partie, pourvu que tout le crédit lui soit attribué et que toute reproduction soit effectuée fidèlement. Bien que le ministère des Transports du Canada ait autorisé l'utilisation de cette publication, il n'est aucunement responsable de la présentation de l'information ni de l'interprétation qui pourrait en être faite.

Il se peut que le présent exemplaire de cette publication ne soit pas à jour et ne comporte pas les modifications apportées à l'original. Pour en obtenir une copie à jour, veuillez communiquer avec le ministère des Transports du Canada.

Le contenu de cette publication ne doit servir que de guide, et il ne doit en aucun cas être cité ou considéré comme ayant force de loi. Il peut en tout temps et sans préavis devenir périmé, en tout ou en partie.

**Avis/Exonération de responsabilité :**

Les Rapports de difficultés en service (RDS) sont habituellement publiés intégralement.

Transports Canada n'assume aucune responsabilité quant à l'exactitude ou au contenu de ces rapports. Seules les fautes de grammaire ou d'orthographe sont corrigées. Le contenu des rapports peut être réduit, et les références personnelles qu'ils comportent peuvent être supprimées.

*This publication is also available in English.*

## avions

### BEECH C90

RDS n° 20041123001

#### Goupille-ressort de poulie décalée



Le câble principal de commande de la gouverne de profondeur était sorti d'un coup de sa poulie. La « goupille ressort », réf. NAS 427K6, qui sert à empêcher une telle sortie du câble n'était plus à la bonne place et elle n'avait donc pu empêcher le câble de quitter sa poulie.

Cette anomalie a ensuite provoqué l'usure du câble de la gouverne de profondeur sur la structure de soutien avoisinante, laquelle se trouve près de l'endroit d'où sort le câble de la gouverne de profondeur en arrière du guignol.



### BEECH D95A

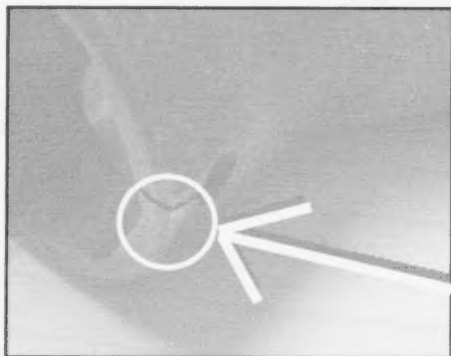
RDS n° 20050127002

#### Guignol de la gouverne de profondeur criqué



L'exploitant a remarqué qu'au point de fixation du guignol de la commande, le revêtement de la gouverne de profondeur était criqué. Une inspection plus poussée du guignol de commande, réf. 956100054, a permis d'établir qu'une crique de 1 pouce avait pris naissance dans l'un des quatre boulons de fixation du guignol de la gouverne de profondeur. On a remplacé la ferrure de la gouverne de profondeur.

Notre correspondant a procédé visuellement et par courants de Foucault à une inspection complète de sa flotte et il n'a décelé aucune autre anomalie. Transports Canada rappelle aux spécialistes de la maintenance d'être vigilants lorsqu'ils inspectent cette région. ✖



### BEECH B200C

#### Structure criquée

RDS n° 20050117001

Dans le cadre d'une inspection courante, on a décelé une crique qui se propageait à partir d'un trou ovalisé dans la partie droite de la structure, à la référence fuselage 207.125, à mi-chemin entre le plancher et la fenêtre. Cette crique était longue d'environ 1½ pouce et elle s'étendait de la position située à onze heures du trou d'allègement jusqu'à un rivet qui se trouvait sur la plaque de renfort.



Transports Canada rappelle aux spécialistes de la maintenance de se souvenir de cette anomalie lorsqu'ils inspectent cette région ainsi que les autres trous d'allègement à la recherche d'éventuelles criques.

Aucune réf. disponible. ✖

**BOEING 727 233**

RDS n° 20040913007

**Vérin de commande des becs de bord d'attaque rompu**

Au décollage, l'équipage a constaté un problème continu d'indication de commande des becs. L'appareil est revenu à l'aéroport et il a effectué un atterrissage sans incident.

Des recherches ont permis au personnel de maintenance d'établir que le roulement d'embout de bielle n° 5 de la commande des becs s'était détaché du piston et avait endommagé cette dernière.



On a remplacé le vérin ainsi que la commande des becs et on a remis l'appareil en service. Notre correspondant a mentionné que le roulement d'embout de bielle se trouvait à l'intérieur d'un manchon thermorétractable ayant très bien pu dissimuler des indices de rupture imminente de l'embout de la bielle.

*L'exploitant aérien a lancé une inspection complète de sa flotte visant à vérifier le reste de ses appareils. ✖*

**BOMBARDIER CL215 6B11(CL415)**

RDS n° 20050228002

**Goujons de roue criqués**

Pendant un changement de pneu, on a inspecté la roue, réf. 215850026. Il a été établi que six (6) des goujons, réf. 20209, utilisés pour aligner les demies jantes étaient cisailés ou criqués.

*La cause n'a pas été établie, mais il s'agit d'une bonne occasion de rappeler aux exploitants de procéder à une inspection complète lors de chaque remplacement de pneu. ✖*

**BRITISH AEROSPACE BAE 146 200**

RDS n° 20040610014

**Ressort d'aide du train d'atterrissage avant rompu**

Peu après le décollage, pendant la rentrée du train, l'équipage a entendu un violent bruit sous le poste de pilotage. Après l'atterrissage, au cours d'une inspection de la région du train avant et de son logement, on a découvert que le ressort d'aide du train d'atterrissage avant, réf. HC323L0001000, s'était rompu.

La poursuite de l'enquête a permis d'établir que le ressort d'aide qui s'était rompu avait percé un trou d'environ 8 pouces sur 12 dans le plancher du poste de pilotage.

On a réparé les éléments endommagés et remis l'appareil en service. Une inspection des autres appareils de la flotte a permis d'établir que les deux tubes internes d'un autre appareil présentaient un criquage important. L'un de ces tubes était criqué sur la presque totalité de sa circonférence. Ces deux appareils totalisaient chacun quelque 32 000 cycles.

Il semble que ces incidents aient été dus à une lubrification insuffisante et à la fatigue du métal.



Domage causé par le ressort d'aide

*Transports Canada recommande au personnel de maintenance de porter une attention toute particulière à cette région. ✖*



**CESSNA U206C**

RDS n° 20041110012

**Boulon de fixation de l'amortisseur avant soumis à une contrainte excessive**

Un boulon, réf. NAS464P5A42, monté sur l'amortisseur avant d'un Cessna U206 a été cisaillé à l'atterrissage, rupture qui a fait pivoter le train avant vers l'avant. Le dernier remplacement de ce boulon remontait au 9 septembre 1994, alors qu'il totalisait 2 875 heures depuis sa mise en service initiale.

Cet appareil était monté sur des skis, et notre correspondant soupçonne que le boulon a subi une contrainte excessive dans cette configuration. Le boulon semble s'être criqué avant sa rupture. La cellule a subi des dommages.

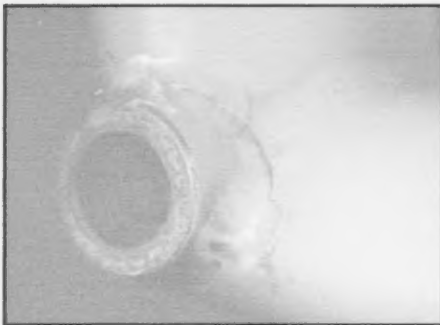
Notre correspondant a ajouté que l'inspection de ce boulon n'est pas mentionnée dans le calendrier d'inspection.

**Temps depuis mise en service initiale (TTSN) : 6 238,7 heures.**

*Les aéronefs montés sur skis ou sur flotteurs nécessitent habituellement des travaux de maintenance additionnels. Les exploitants doivent modifier leurs calendriers de maintenance pour tenir compte de ce type d'opération. ✖*

**CESSNA 208B**

RDS n° 20050201002

**Anneau de montage moteur criqué**

Au cours de travaux de maintenance de routine, on a constaté que le bâti moteur de forme circulaire (en forme de bourrelet de cheval) était criqué à deux des quatre points de fixation. Une fiche de tâche supplémentaire portant sur la vérification de cet état, mise en œuvre en 1999, avait été ajoutée à notre programme de maintenance aux 100 heures, ce qui nous a permis d'examiner l'état de douze bâtis moteur distincts. On a remplacé le bâti moteur et on a remis l'avion en service.

*Ce problème existe depuis un certain temps et il remonte aux amortisseurs de shimmy défectueux. On doit procéder périodiquement à l'inspection détaillée du bâti moteur, en particulier lorsque l'avion a subi un problème de vibration du train avant. Les exploitants peuvent consulter l'AD 90-05-04 de la FAA à l'adresse suivante :*

<http://www.tc.gc.ca/aviation/applications/cawis-swimn/awd-lv-cs1401.asp?lang=E&rand=>

*Si les mesures correctives offertes dans les documents d'appui ne permettent pas d'éliminer complètement ce problème, prière de le faire savoir au moyen du programme de RDS. ✖*

**CESSNA 208B**

RDS n° 20050223004

**Boulon de fixation de hauban d'aile criqué**

Pendant l'inspection entrant dans le cadre du programme de contrôle et de protection contre la corrosion (PCPC) ainsi que du document d'inspection supplémentaire (SID), on a déposé le boulon et l'écrou inférieurs de fixation du hauban d'aile, en vue de les inspecter, et on a découvert que l'écrou était entièrement fracturé.

Le rôle de la goupille fendue consiste à maintenir en place l'écrou et le boulon. La fracture traversait la marque d'identification du constructeur qui était estampillée sur la surface externe.



## CESSNA 441

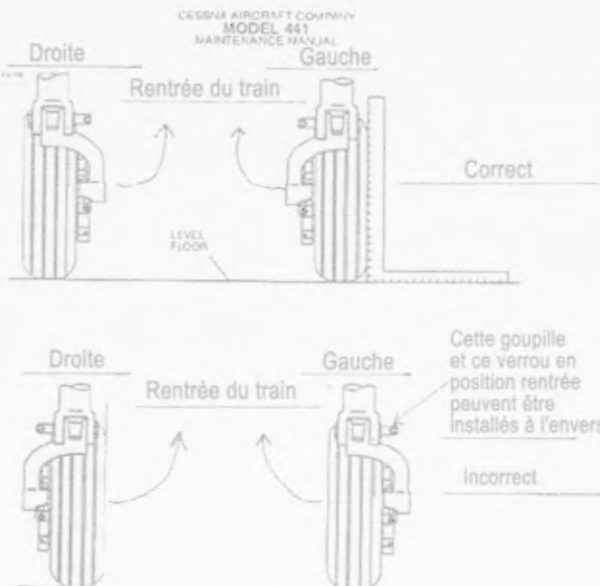
RDS n° 20050201002

## Installation des bras longitudinaux des train principaux inversée

On a déposé le train principal aux fins de modification. Pendant la repose, la contrefiche longitudinale du train principal gauche a été installée sur train principal droit et la contrefiche longitudinale du train principal droit a été installée sur le train principal gauche.

Cette erreur n'a pas été décelée au cours des essais fonctionnels de rentrée et de sortie du train, car la rentrée et le verrouillage en position rentrée ainsi que la sortie et le verrouillage en position sortie se sont effectués normalement. L'avion a volé sans dégradation de la vitesse ni aucune indication de tremblement de la cellule provoqué par les contrefiches longitudinales qui dépassaient sous les logements des roues. Une fois l'erreur décelée, on a inversé la configuration et remis l'avion en service.

Notre correspondant a également indiqué qu'il est très facile de commettre cette erreur de montage, laquelle place le train d'atterrissage dans une configuration que la plupart des techniciens croiraient « impossible ».



## DE HAVILLAND DHC-2

RDS n° 20050303011

## Biellette de commande du compensateur de profondeur rompue

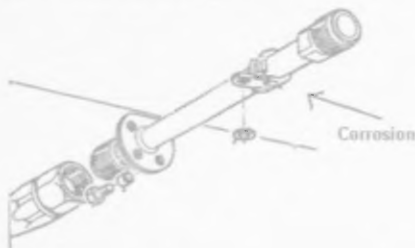
Pendant la montée, le pilote a ressenti un petit bruit dans le système de commande du compensateur de profondeur, ainsi que des vibrations mineures, lesquelles ont cessé lorsque l'avion s'est mis en palier. Le vol s'est poursuivi jusqu'à destination, où des travaux de maintenance ont pu être effectués. Le pilote a remarqué qu'une compensation de profondeur supérieure à la normale était nécessaire pour voler en palier. Après un atterrissage sans incident, l'enquête menée par l'équipe de maintenance a permis d'établir que la biellette gauche du compensateur de profondeur (réf. C2 T47A) s'était rompue à l'extrémité arrière de sa partie filetée en acier. Une inspection détaillée des parties rompues a permis d'établir que la biellette avait été déformée et redressée à froid à un endroit, ce qui avait donné naissance à une crique. Il se peut que cette déformation ait été causée par des « manoeuvres sur le quai » ou un compensateur de profondeur gelé. On a remplacé la biellette et remis l'avion en service.

Il faut être prudent quand on applique une « solution rapide ».

## DE HAVILLAND DHC-6 100

## Quelle est cette odeur?

RDS n° 20050207001

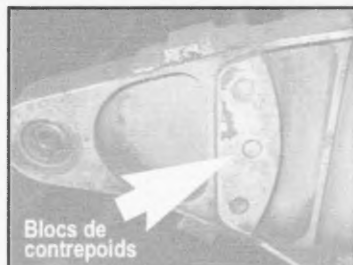


On a décelé une fuite dans le tuyau carburant soudé, réf. C6PF10761, entre le réservoir carburant et le tuyau flexible se rendant jusqu'au hauban d'aile.

La dépose de la bride de serrage Adel a révélé la présence de piqûres de corrosion en dessous de celle-ci, accompagnée d'un suintement de carburant. L'inspection du tuyau qui se trouvait du côté opposé a révélé un état semblable, mais la corrosion n'était pas assez avancée pour provoquer une fuite. On a remplacé les deux tuyaux et remis l'avion en service.

**DE HAVILLAND DHC-6 300**

RDS n° 20050224007

**Bloc de contrepoids corrodé**

Pendant que l'on vérifiait, conformément au bulletin de service 6/512 de l'avionneur, si la ferrure d'articulation centrale du stabilisateur comportait des criques, on a décelé des traces de corrosion sous le bloc de contrepoids, réf. C6TP1026 27, lesquelles traces étaient visibles à la surface autour du bloc. Au moment de la dépose des blocs en prévision d'une inspection plus détaillée, on a décelé des traces de corrosion par exfoliation en dessous des deux côtés.



Le « Manuel des exigences en matière d'inspection » de l'avionneur demande d'inspecter cet élément toutes les 1 200 heures en vue d'en établir l'état, d'y rechercher d'éventuelles traces de corrosion, de vérifier la fixation des dispositifs d'attache, de vérifier l'état du roulement ainsi que de rechercher d'éventuelles criques de fatigue dans les brides. La consigne de navigabilité canadienne CF 92 05 concerne l'inspection obligatoire visant à rechercher d'éventuelles criques, conformément au bulletin de service 6/512 du constructeur.

L'exploitant a pris l'initiative d'inspecter les traces de corrosion visibles décelées pendant son inspection de la ferrure d'articulation centrale. Ce faisant, il a décelé des traces de corrosion suffisamment importantes (de niveau 3), lesquelles ont nécessité un remplacement de la pièce. ✖

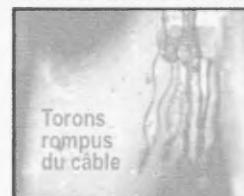
**DE HAVILLAND DHC-8 400**

RDS n° 20050317002

**Câble de déverrouillage de secours du train principal usé par frottement**

En effectuant la maintenance préventive du train principal, l'exploitant a remarqué que le câble de déverrouillage de secours, réf. 48502 3, qui se trouvait dans le fuseau moteur gauche, portait d'importantes marques d'usure par frottement. On a procédé à l'inspection du câble qui se trouvait dans le fuseau moteur droit sans rien déceler d'anormal.

L'exploitant procède actuellement à une inspection de sa flotte au complet afin de déceler toute autre anomalie semblable.

**FOKKER F28 MK 0100**

RDS n°20040827005

**Circuit automatique de transfert de carburant défectueux**

Peu après le décollage, la tour de contrôle a avisé l'équipage de conduite qu'une traînée de condensation se dégageait de la région des ailes. L'équipage est retourné à l'aérodrome et a remarqué qu'en très peu de temps, il y avait eu perte en vol de 2 000 lb de carburant.

Au début, l'équipe de maintenance a attribué cet incident à un raccord de carburant défectueux du robinet pilote. On a également d'abord soupçonné que l'interrupteur de courant à commande manuelle du panneau carburant principal avait par mégarde été alimenté lorsque la trappe d'accès au panneau carburant a été fermée. Il s'agit d'un dispositif de sécurité redondant de l'interrupteur carburant à commande manuelle qui actionne une came pour couper l'alimentation d'un interrupteur et qui est conçu pour empêcher tout écoulement de carburant sur les ailes lorsque la trappe d'accès au panneau carburant est fermée.

Cependant, le personnel de maintenance a par la suite établi que le processeur totalisateur de carburant (CPT), réf. 0106KP02-022, n° de série XD9971, avait été la cause de cet incident en particulier. Ce CPT défectueux avait par erreur transféré du carburant du réservoir central vers le réservoir d'aile au moyen du circuit d'alimentation automatique.

Par mesure de précaution, on a également remplacé le panneau carburant.

**PIPER PA 31**

RDS n° 20050130001

**Importantes vibrations du train avant**

Il y a eu génération d'importantes vibrations lorsque le pneu avant a touché la piste. Le dispositif d'orientation du train avant n'était pas utilisable, mais le pilote a gardé la maîtrise en direction grâce au gouvernail de direction. À mesure que l'avion a ralenti, les vibrations ont diminué. Le pilote a utilisé une puissance moteur différentielle pour effectuer un virage afin de libérer la piste. Après l'arrêt complet de l'avion, on a découvert que le boulon, réf. AN 17413, qui maintenait ensemble les biellettes supérieures et inférieures du compas avant manquait et que les biellettes étaient désaccouplées. Les dommages au train avant se sont limités au pneu.

On n'a jamais récupéré les pièces. Il a donc été impossible d'établir si il y avait eu rupture du boulon ou de la goupille de verrouillage. ✖



**SWEARINGEN SA227TC**

RDS n° 20050113006

**Débris sur la piste Avion endommagé**

Peu après le début de la course au décollage, un corps étranger a percuté l'hélice gauche et cisaillé une partie longue de 3 pouces de l'extrémité de l'hélice. On a réussi à interrompre le décollage.

Une inspection ultérieure a permis d'établir qu'une partie de l'extrémité de l'hélice avait pénétré dans le fuselage, juste derrière la porte avec escalier intégré, en bas. De plus, on a décelé un trou de 3 pouces de diamètre dans la casserole de l'hélice droite. On a retrouvé des pierres (agréats) de diamètre inférieur à celui du trou à l'intérieur de la casserole.

On soupçonne que ce trou a été percé l'hiver par des agréats de plus grandes dimensions (1,5 pouce) qui avaient été épandus sur la piste plutôt que par ces agréats beaucoup plus petits et plus fins.



## giravions

**BELL 206B**

RDS n° 20041223005

**Biellette de commande de pas criquée**

Pendant une inspection périodique aux 100 heures, un exploitant a décelé deux (2) criques verticales sur la bielle de commande de pas d'un rotor principal. Les criques décelées étaient longues de quelque 0,180 pouce.

*Transports Canada rappelle aux TEA l'importance de l'inspection des biellettes de commande et que de telles criques peuvent exister. ✖*

**BELL 212**

RDS n° 20050125017

**Tube du collectif ciqué**

Le TEA se préparait à graisser le plateau oscillant. Pour accéder à certains des graisseurs Zerk, il est plus facile de soulever le collectif. Le TEA soulevait le collectif lorsque le tube nervuré, réf. 212001181001, s'est déformé et s'est séparé en deux entre les deux poignées des gaz, là où il y a une fente dans le tube, pour la manette des gaz.



## moteurs

**AVCO LYCOMING TIO-540-J2BD (PIPER PA31 350)**

RDS n° 20041216009

### Perte de puissance moteur

Peu après le décollage, le moteur droit s'est progressivement mis à perdre de la puissance. Le pilote a coupé le moteur et il a effectué un atterrissage sans incident.

Une première inspection du moteur défectueux a permis de découvrir que toutes les dents du pignon du vilebrequin, réf. LW10284, manquaient. La poursuite de l'inspection a permis d'établir qu'un bloc distributeur, réf. 10 682046, était défectueux, ce qui permettait à l'engrenage de distribution de sauter et provoquait ainsi un dérèglement progressif du moteur. Cette constatation permettrait d'expliquer la perte de puissance progressive du moteur décrite par l'équipage. On croit que les dommages qu'a subis le pignon du vilebrequin sont des dommages indirects.

*On ignore combien d'heures totalise le bloc distributeur. Cependant, la conception du chapeau du distributeur et des câbles d'allumage peut imposer des charges importantes sur le bloc distributeur lors de la dépose du chapeau et de sa réinstallation.*

*Pendant qu'il travaillait dans cette région, il se peut que le personnel de maintenance ait par mégarde créé des tensions indues qui ont donné lieu à une crique dans le chapeau du distributeur. ✖*

**GARRETT TFE731 (Falcon 900B)**

RDS n° 20041119008

### Canalisation principale de la rampe d'alimentation carburant endommagée



Lors du remplacement programmé d'une pompe à huile, on a décelé d'importantes traces d'usure sur la canalisation principale de la rampe d'alimentation carburant se trouvant près du transmetteur de débit de carburant. En raison d'un manque d'espace, le contact entre l'écrou « B » d'arrivée du transmetteur de débit de carburant et les canalisations d'alimentation a occasionné des dommages.



La majeure partie de ces dommages ont été causés par l'action parasite de l'écrou « B » quand on a serré ce dernier lors de l'installation du transmetteur de débit de carburant, lequel avait été déposé quelque temps auparavant pour que l'on procède à la révision du moteur. Deux des trois moteurs de cet appareil avaient subi des dommages semblables.

*Il se peut que ces dommages aient été causés par le personnel de maintenance lors de l'installation. Les spécialistes de la maintenance du Falcon 900 doivent procéder à une inspection visuelle de cette région afin de vérifier la présence des canalisations de carburant usées par frottement ou endommagées. ✖*

**GARRETT TPE33110UA (Swearingen SA226TC)**

RDS n° 20050308010

### Arbre central du régulateur du moteur

Pendant la montée, le moteur droit s'est mis à pomper sans réagir aux déplacements de la manette des gaz. Le pilote a décidé de couper le moteur de façon préventive et il a atterri sans incident.

Lors de l'inspection du moteur, on a découvert que l'arbre central du régulateur du moteur était désaccouplé du régulateur d'hélice. Il a ensuite été établi que la vis de pression qui fixe le bras, réf. N 863599 1C, situé entre l'arbre central et le régulateur d'hélice était « sortie complètement », ce qui permettait au bras de se désaccoupler de l'arbre.

Une inspection plus détaillée de la vis de pression a permis d'établir que cette dernière comportait un méplat à l'endroit où l'arbre l'avait usée parce qu'elle était desserrée. On a réinstallé les biellettes et effectué un point fixe avec succès.

On a remplacé le régulateur de carburant par mesure de précaution.



**PRATT & WHITNEY CANADA PT6A-34 (DHC 3)**

RDS n° 20050309012

**Bride de la gaine d'échappement turbine criquée**

L'exploitant d'un Turbo Otter a signalé avoir décelé une bride d'orifice d'échappement criquée. Cette bride sert à empêcher les fuites de gaz d'échappement entre la gaine d'échappement turbine et la pipe d'échappement direct.

La crique occupait quelque 320 degrés sur le pourtour de la bride. La bride de fixation en soi était en bon état, mais la défectuosité se trouvait sur le rebord qui y était fixé.

On a également découvert que la bride de la gaine d'échappement située du côté opposé était criquée mais moins, sur quelque 120 degrés de son pourtour.

Notre correspondant recommande que l'on dépose la pipe d'échappement direct au moment de l'inspection aux 100 heures, afin de faciliter une inspection visuelle plus détaillée de cette région.



## equipment

**GRIMES MANUFACTURING COMPANY**

RDS n° 20041208001

**Batterie en panne**

On a déposé le bloc batterie, réf. 6104781, de l'éclairage de secours parce que ce dernier ne fonctionnait pas aux trois premières positions du panneau supérieur.



Pendant la révision du bloc batterie, il a été établi que ce dernier avait été court-circuité. Il semble que lors du remplacement de la dernière pile, les fils de connexion ont été coupés trop courts, ce qui en a empêché le cheminement approprié. Lorsque l'on a installé le bloc batterie à bord de l'aéronef, les fils ont été pincés et le bloc batterie a été court-circuité. Ce dernier avait été installé un mois avant la panne.



Ce bloc batterie est installé sur plusieurs modèles d'aéronefs différents et il existe depuis de nombreuses années. Transports Canada rappelle aux OMA que ces blocs batteries doivent fonctionner lorsque l'on en a besoin. Une révision et un montage appropriés sont cruciaux en ce qui a trait à la fiabilité. ✖

**Avis/Exonération de responsabilité :**

Les Rapports de difficultés en service (RDS) sont habituellement publiés intégralement.

Transports Canada n'assume aucune responsabilité quant à l'exactitude ou au contenu de ces rapports. Seules les fautes de grammaire ou d'orthographe sont corrigées. Le contenu des rapports peut être réduit, et les références personnelles qu'ils comportent peuvent être supprimées.

## pièces non approuvées **SUSPECTES**



Au cours du 1<sup>er</sup> janvier au 30 avril 2005, aucun rapport de difficultés en service (RDS) n'était reçu qui signalaient d'une pièce non approuvée (SUP) soupçonnée.

Au Canada, les SUP doivent être signalées (RAC 591.01); pour faire part de vos soupçons, vous devez utiliser un formulaire RDS ordinaire ou vous rendre sur le site Web à [www.tc.gc.ca/wsdrs](http://www.tc.gc.ca/wsdrs).

## CNs relatives aux équipements

Transports Canada (TC) s'efforce de faire parvenir des exemplaires des nouvelles consignes de navigabilité (CN) applicables au Canada à tous les propriétaires enregistrés des produits aéronautiques touchés. Toutefois, comme TC ne connaît généralement pas les propriétaires des aéronefs qui possèdent les équipements ou appareils touchés par les CN, il distribue souvent ce type de CN à ses bureaux régionaux seulement.

TC a reçu les nouvelles CN suivantes relatives aux équipements au cours des trois derniers mois. Nous invitons les techniciens d'entretien et les exploitants des produits touchés à obtenir de plus amples renseignements ou un exemplaire des CN auprès de leur bureau régional de TC, de leur CTC local, de leur IPM ou du site Web de l'Aviation civile à l'adresse suivante : [www.tc.gc.ca/Aviationcivile/certification/maintien/cn.htm](http://www.tc.gc.ca/Aviationcivile/certification/maintien/cn.htm)

Fabricant	Numéro de CN	Pays	Description
AEROQUIP VICKERS	F-1988-132R2	FR	AVIS D ANNULATION de 88-132(AB)R1
AIR FILTERS	F-1990-229R3	FR	AVIS D ANNULATION de 90-229(AB)R2
GARMIN	2005-01-19	US	RECEPTION OF INACCURATE REPLIES DUE TO SUPPRESSION FROM GTX 330/330D MODE S TRANSPONDERS

## FÉLICITATIONS...

...à Lynne M. Armistead qui a gagné le prix de présence à notre dernier colloque à Calgary!!!!



# Aéronefs viellissants

## Partie IV

Ray Raoux, P.Eng. (ret d)

### RÉSUMÉ

Des articles antérieurs de la publication **feedback** traitaient de la description et de la raison d'être du développement d'inspections de zone améliorées. Une liste des problèmes de câblage souvent décelés a été fournie, étant par ailleurs entendu que le fait de garder un système de câblage propre constituait encore le meilleur moyen dont on dispose actuellement pour éliminer certains problèmes de câblage. Cependant, la propreté ne suffit pas à éliminer tous les incidents périodiques de câblage, et il est bien connu que le vieillissement du câblage peut être aussi néfaste que celui des structures, que nous comprenons actuellement mieux. Quand on examine la longueur et les dimensions des faisceaux de câblage des aéronefs de transport, la fiabilité de l'inspection de chacun des torons métalliques en vue de déceler des traces de détérioration et des défauts devient irréaliste, c'est pourquoi on a entrepris d'importantes recherches pour arriver à déceler la détérioration du câblage avant que cette dernière ne donne lieu à un incident ou à un accident.

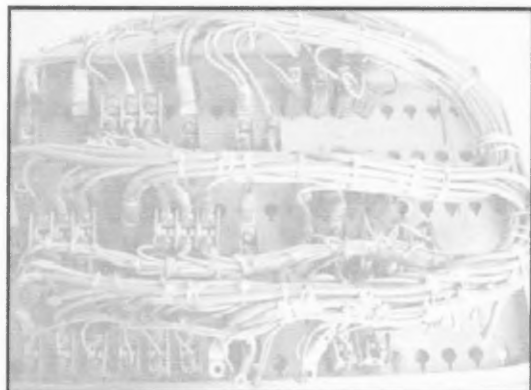
### FONCTIONNEMENT DES DISJONCTEURS

Selon la technique utilisée pour traiter des problèmes de structure, si l'on devait inspecter un composant de façon répétitive pour déterminer à quel moment était

survenue une détérioration [usure, criquage, etc.] spécifique, mieux valait remplacer ce composant par un meilleur composant qui ne présentait pas le même problème, plutôt que de continuer à effectuer ces inspections récurrentes. Dans le cas des systèmes de câblage, les disjoncteurs que l'on retrouve sur les aéronefs sont conçus pour fonctionner de la même façon que ceux que l'on trouve dans nos résidences; lorsque l'appel de courant devient trop élevé [à cause d'un court circuit, par exemple], la température de la partie conductrice du câble augmente et déclenche le disjoncteur, ce qui empêche toute circulation de courant dans le système de câblage. Si l'on peut éliminer une source potentielle d'inflammation avant qu'il n'y ait combustion, on peut empêcher qu'un incendie ne se déclare par la suite. La conception des disjoncteurs de courant ne permet pas de réaction à l'amorçage d'arcs intermittents comme ceux qui peuvent survenir lorsque la gaine d'un câble comporte une encoche, qu'elle est effilochée ou que son impédance s'est détériorée à cause du vieillissement; en pareils cas, l'appel en courant n'est pas suffisamment élevé pour déclencher le disjoncteur, mais une source d'inflammation demeure présente.



Fils d'alimentation c.a. non protégés du DHC 8 à l'intérieur de la boîte du contacteur



Panneau de câblage du B727

### DISJONCTEURS D'ARC ÉLECTRIQUE

Des recherches sont menées relativement au développement, aux essais et à la certification de disjoncteurs d'arc électrique utilisés sur les aéronefs. En plus de protéger le système de câblage contre les surcharges et les courts circuits comme le permet la conception d'un disjoncteur standard, un disjoncteur d'arc électrique comporte un logiciel permettant l'analyse des caractéristiques de l'intensité du courant visant à déceler les variations comme des pointes de courant courtes et intermittentes qui, autrement, ne déclencheraient pas un disjoncteur. De cette façon, un disjoncteur d'arc électrique doit être en mesure de



couper une source d'inflammation avant le début de la combustion et, ainsi, empêcher que des dommages plus importants ne se produisent.

Le développement des disjoncteurs d'arc électrique n'est pas une découverte nouvelle, car ceux-ci ont déjà été intégrés à des résidences récemment construites. Cependant, le défi a consisté à les fabriquer dans des dimensions suffisamment faibles pour qu'ils remplacent



Rayon de courbure excessif du faisceau de câbles

les disjoncteurs montés actuellement à l'intérieur des avions, sans qu'une adaptation du circuit de câblage de ces derniers ne soit nécessaire. À titre expérimental, dans le cadre du processus de développement, d'essais et de certification, on a intégré des disjoncteurs d'arc électrique à des circuits non essentiels de différents modèles d'avions de la catégorie transport. Le but ultime sera de voir les disjoncteurs d'arc électrique devenir partie intégrante de la conception des nouveaux avions et être intégrés de façon sélective aux circuits des avions actuels.

La conception et l'utilisation des disjoncteurs ont également fait l'objet d'une étude. Comme on l'a mentionné, les disjoncteurs ont été conçus pour couper le courant dans certaines conditions spécifiques; on a cependant découvert qu'ils ont souvent été utilisés comme interrupteurs marche arrêt, application dont ne traitent pas les exigences de maintenance. Il a été établi que le vieillissement des disjoncteurs en altère la fiabilité. Par conséquent, on étudie la nécessité de vérifier périodiquement les disjoncteurs, d'élaborer des calendriers de remplacement et d'adapter les circuits en y ajoutant un dispositif d'interruption approprié. Le réenclenchement en vol des disjoncteurs a fait l'objet d'un examen minutieux qui a donné naissance à des directives mentionnant à quel moment on peut réenclencher un disjoncteur. Le problème consiste à s'assurer que, lorsque l'équipage de conduite réenclenche le disjoncteur, la réapparition du courant électrique dans le circuit ne vient pas réamorcer des arcs susceptibles de provoquer l'incendie que le déclenchement initial du disjoncteur avait empêché.

## CONNECTEURS

Les connecteurs font partie de tout système de câblage, et de nombreuses études ont été menées dans le but de réduire les anomalies techniques pouvant être attribuables à ces pièces du système. L'un des principaux problèmes associés aux connecteurs est la corrosion sur leurs interfaces électriques, laquelle peut entraîner le non fonctionnement d'un composant en particulier. Dans nombre de cas, le remplacement d'un composant apparemment non fonctionnel rendra le système utilisable; cependant, lors des essais ultérieurs du composant déposé, la cause du non fonctionnement ne pourra pas être reproduite, ce qui occasionnera des coûts inutiles. Il est possible que le débranchement et le rebranchement associés au remplacement d'un composant suffisent à éliminer les traces de corrosion sur

les interfaces électriques et à rétablir l'intégrité du circuit. On a entrepris des études sur le développement et la qualification de revêtements lubrifiants destinés aux surfaces des interfaces électriques qui offriront un degré élevé de protection contre la corrosion, sans altérer l'efficacité du connecteur.

## ÉLABORATION D'ESSAIS

Tout comme il altère les capacités des structures des avions, le vieillissement altère les capacités des gaines des câbles. Ces dernières se fragilisent progressivement, ce qui les rend plus vulnérables au craquelage et à l'usure. De plus, les câbles voient leurs caractéristiques électriques se détériorer, ce qui fait que leur gaine perd de sa résistance et qu'ils deviennent ainsi vulnérables aux interférences électromagnétiques néfastes. De plus, l'humidité et le liquide hydraulique peuvent également contribuer à la détérioration des gaines. On a entrepris des études visant à établir la corrélation entre, d'une part, l'efficacité d'une gaine et, d'autre part, des caractéristiques électriques et mécaniques facilement mesurables. Par exemple, on a mis au point des essais de dureté par pénétration [que l'on peut effectuer sur place, à bord de l'avion] pour établir la corrélation entre la profondeur d'une déformation et d'autres propriétés mécaniques et, par la suite, d'autres caractéristiques, afin de déterminer l'efficacité de la gaine.

L'objectif global consiste à mettre au point un dispositif [de préférence portable] pouvant être utilisé par le personnel de maintenance pour évaluer l'état de la gaine des câbles, afin de déterminer quel câble, quel faisceau de câbles ou quelle partie de faisceau de câbles il faut remplacer. On procède à différents essais pour comparer et évaluer l'importance des modifications des caractéristiques électriques entre des câbles neufs et des câbles semblables qui ont été déposés d'avions, afin de déterminer les meilleures techniques d'évaluation de l'état des gaines des câbles. On a donc mis au point un pénétrateur de câble portable pour établir la corrélation entre les valeurs mesurées au moyen de ce dernier et d'autres propriétés mécaniques et, finalement, l'importance de la détérioration du câble; il est probable qu'il s'agit tout simplement là du premier des nombreux dispositifs basés sur les études actuelles qui sera proposé à l'industrie aéronautique pour régler les problèmes de câblage.



Accumulation de peluche

Mais il ne faudrait pas oublier que, malgré la totalité des procédures et du matériel nouveaux et additionnels mis au point pour maintenir les avions en état de navigabilité, les compétences d'un inspecteur formé adéquatement continueront d'être à la base d'un programme de maintenance efficace. ✱

## Bulletins SPÉCIAUX d'information de la NAVIGABILITÉ de la FAA

La Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis publie les Special Airworthiness Information Bulletins (SAIB). Les SAIBs sont un outil d'information qui vise à sensibiliser le milieu de l'aviation générale, à lui transmettre des alertes et à formuler des recommandations. Cette information et ces conseils sont de nature non réglementaire et ne satisfont pas aux critères établis pour une consigne de navigabilité. Ces avis sont disponibles à l'adresse URL suivante :

<http://www.faa.gov/certification/aircraft/av-info/ad/saibs.asp>

N° de SAIB	FabricantModèle	Description	Date de délivrance
SW-05-25	Bell Helicopter Textron Canada	206B	01/10/2005
CE-05-26	LET Aeronautical Works	Planeurs L-23 Super Blanik	01/11/2005
CE-05-27	Cessna	P206, U206, 207, 210, P210, T210	01/20/2005
CE-05-28	Air Tractor, Inc.	AT-502, AT-502A, AT-502B, AT-503A	01/21/2005
CE-05-29	The New Piper Aircraft, Inc.	PA-28-140, -150, -160, -180, PA-28-235, PA-32-260, PA-32-300	02/01/2005
CE-05-29R1	The New Piper Aircraft, Inc.	PA-28-140, -150, -160, -180, PA-28-235, PA-32-260, PA-32-300	02/03/2005
NE-05-30	Pratt & Whitney	Turbosoufflantes JT8D	02/03/2005
NM-05-31	Bombardier, Inc.	CL-600-2B19	02/04/2005
CE-05-32	AeroSpace Technologies of Australia Pty Ltd.	N22B, N22S, and N24A	02/11/2005
NE-05-33	Hélices McCauley dont BASCO a peut-être fait l'entretien courant	Hélices installées notamment sur des Cessna 310P, 310Q, 310R, 320D, 320F, 335, 340, 340A, 401, 401A, 401B, 414, 414A, 421B, T310P, and T310Q	02/16/2005
NE-05-34	Moteurs R-1820 de Curtiss-Wright	Cylindres de moteur installés sur HU-16 (UF-1), SA-16A, S-2, TS-2A, and T-28 airplanes	03/01/2005
CE-05-35	Cessna Aircraft Company, The	402C, 414A	03/04/2005
CE-05-36	Raytheon Aircraft Company	Beech 45 (YT-34), A45 (T-34A, B-45), D45 (T-34B)	03/07/2005
SW-05-37	Arrow Falcon Exporters, Inc.; AST, Inc.; Firefly Aviation Helicopter Services; Garlick Helicopters, Inc.; Global Helicopter Technology, Inc.; Hagglund Helicopters, LLC; International Helicopters, Inc.; Precision Helicopters, LLC; Robinson Air Crane, Inc.; San Joaquin Helicopters Smith Helicopters; S. M. & T. Aircraft; Southern Helicopter, Inc.; Tamarack Helicopters, Inc.; US Helicopter, Inc.; Williams Helicopter Corporation	HH-1K, TH-1F, TH-1L, UH-1A, UH-1B, UH-1E, UH-1F, UH-1H, UH-1L, and UH-1P	03/17/2005
	Southwest Florida Aviation	SW204, SW204HP, SW205, and SW205A-1	
NE-05-38	Teledyne Continental Motors	(TCM) IO-240-B	03/18/2005
NE-05-39	Textron Lycoming Corp.	AEIO-360-A1B6, -A1E, -H1B	03/18/2005
NE-05-40	Textron Lycoming Corp.	AEIO-320, -360, -540, AIO-320, -360, HIO-360, IO-320, -360, -540, O-540-L3C5D, TO-360-C1A6D, -F1A6D	03/18/2005
CE-05-41	Single-Engine Piston Aircraft	Aéronefs non équipés d'une source d'alimentation pneumatique de secours	03/18/2005

N° de SAIB	Fabricant Modèle	Description	Date de délivrance
CE-05-42	Mooney Aircraft Company	Série M20	03/18/2005
CE-05-43	Sidney Conn (Balloon Works et Firefly Balloons, Inc.)	Ballons à air chaud Firefly 11	03/18/2005
CE-03-02R1	The New Piper, Inc.	PA-18	03/24/2005
SW-05-44	Rotorcraft	Tous les giravions immatriculés aux É.-U.	03/24/2005
CE-05-45	Burkhart Grob	Planeurs modèles Club Astir II, Standard Astir II, Speed Astir II, Speed Astir IIb	03/28/2005

## avis de pièces non approuvées par la FAA

Les avis de pièces non-approuvées (UPN) sont publiés par : FAA, AIR-140, P.O. Box 26460, Oklahoma City, OK 73125, et sont affichées sur l'Internet à : <http://www1.faa.gov/avr/sups/>

### No. 2004-00076 en date du 18 janvier 2005

#### PIÈCES VISÉES

Alternateurs, générateurs et démarreurs.

#### OBJET

Le présent avis a pour objet d'aviser tous les propriétaires, exploitants, constructeurs, organismes de maintenance, fournisseurs et distributeurs de pièces aéronautiques à propos de travaux de maintenance inappropriés effectués sur des alternateurs, des générateurs et des démarreurs d'aéronef.

#### CONTEXTE

Les renseignements recueillis dans le cadre d'une enquête de la Federal Aviation Administration (FAA) sur des pièces suspectées d'être non approuvées ont révélé qu'entre les mois d'août 2001 et février 2004, FLAC Industries, Inc., d/b/a Falcon Aircraft Accessories (FLAC), sise au 4610 Fighter Aces Drive, Mesa, AZ 85215, avait incorrectement entretenu et approuvé la remise en service d'alternateurs, de générateurs et de démarreurs destinés à divers types d'aéronefs. FLAC est titulaire d'un Air Agency Certificate de la FAA qui porte le no F8ZR871Y.

La preuve laisse croire que FLAC a approuvé la remise en service de démarreurs, de générateurs et d'alternateurs munis d'armatures, de stators et de rotors qui avaient été rebobinés sans utiliser des données acceptables ou approuvées par la FAA. La preuve indique également que FLAC a approuvé la remise en service d'alternateurs dont on avait omis de remplacer certaines pièces contrairement aux exigences des manuels de maintenance du fabricant.

Voici une liste partielle des accessoires qui peuvent à tort avoir été remis en service par FLAC.

N° de l'ordre du travail	Date d'approbation de remise en service	Nom de l'accessoire	Fabricant	N° de pièce de l'ensemble	N° de série de l'ensemble
2361	10/17/03	Alternateur	Electrosystems	ALX-8521LS	B100153
2362	09/05/03	Alternateur	Electrosystems	ALX-6521LS	A122878
2472	10/29/03	Alternateur	Prestolite	ALY-6522R	A111181
2503	11/10/03	Alternateur	Electrosystems	ALX-9524	A041962
2547	12/30/03	Générateur	Delco	1101912	FA811A
2564	12/17/03	Alternateur	Prestolite	ALY-6421	FA822A
2577	12/22/03	Démarreur	Prestolite	MCL-6501	9K000023
2581	12/23/03	Générateur	Delco	1101898	FA827A
2593	12/29/03	Démarreur	TCM	646238	A04239903
2594	12/29/03	Démarreur	Prestolite	MZ-4204	FA839A
2595	12/30/03	Alternateur	Prestolite	ALY-6421	FA840A
2598	12/30/03	Alternateur	Prestolite	ALY-8420	FA842A
2598-1	12/31/03	Démarreur	Prestolite	MHB-4018	A149604
2599	01/02/04	Alternateur	Ford	DOFF10300B	FA843A

N° de l'ordre du travail	Date d'approbation de remise en service	Nom de l'accessoire	Fabricant	N° de pièce de l'ensemble	N° de série de l'ensemble
2682	02/03/04	Alternateur	Ford	DOFF10300J	FA873A
2700	02/10/04	Démarrreur	Delco	1109657	4730
2701	02/10/04	Démarrreur	Delco	1109657	9315
2564	12/17/03	Alternateur	Prestolite	ALY-6421	FA822A
2577	12/22/03	Démarrreur	Prestolite	MCL-6501	9K000023
2581	12/23/03	Générateur	Delco	1101898	FA827A
2593	12/29/03	Démarrreur	TCM	646238	A04239903
2594	12/29/03	Démarrreur	Prestolite	MZ-4204	FA839A
2595	12/30/03	Alternateur	Prestolite	ALY-6421	FA840A
2598	12/30/03	Alternateur	Prestolite	ALY-8420	FA842A
2598-1	12/31/03	Démarrreur	Prestolite	MHB-4018	A149604
2599	01/02/04	Alternateur	Ford	DOFF10300B	FA843A
2682	02/03/04	Alternateur	Ford	DOFF10300J	FA873A
2700	02/10/04	Démarrreur	Delco	1109657	4730
2701	02/10/04	Démarrreur	Delco	1109657	9315

### RECOMMANDATIONS

La réglementation exige que les produits ayant un certificat de type soient conformes à leur définition de type. Les propriétaires, les exploitants, les constructeurs, les organismes de maintenance, les fournisseurs et les distributeurs de pièces aéronautiques devraient inspecter leurs dossiers pour vérifier si leur inventaire d'aéronefs et (ou) de pièces comporte des alternateurs, des générateurs ou des démarrreurs dont la remise en service a été approuvée par FLAC. Les produits et les pièces suspects installés sur un aéronef devraient être inspectés pour vérifier leur conformité à leur définition de type. Si certains de ces éléments figurent sur un inventaire déjà existant, la FAA recommande de placer lesdits produits ou pièces en quarantaine afin d'en empêcher l'installation jusqu'à ce qu'il soit possible de déterminer l'éligibilité à l'installation de chaque pièce sur un aéronef.

### RENSEIGNEMENTS ADDITIONNELS

Des renseignements additionnels peuvent être obtenus auprès du Flight Standards District Office (FSDO) de la FAA mentionné ci-dessous à propos de cette enquête et des lignes directrices relatives aux pièces susmentionnées. La FAA apprécierait tout renseignement concernant la découverte des pièces non approuvées susmentionnées en provenance de toute source, les moyens utilisés pour identifier cette source et les mesures prises pour retirer les pièces de l'aéronef et (ou) de l'inventaire.

Cet avis provient du FSDO de la FAA de Scottsdale, 17777 N. Perimeter Drive, Suite 101, Scottsdale, AZ 85255, téléphone (480) 419-0330, télécopieur (480) 419-0800; et il a été acheminé par le FAA Suspected Unapproved Parts Program Office, AVS-20, téléphone (703) 668-3720, télécopieur (703) 481-3002.

## No. 2004-00210 en date du 1er février 2005

### PIÈCES VISÉES

Cylindres du moteur R-1820.

### OBJET

Le présent avis a pour objet d'aviser tous les propriétaires, exploitants, constructeurs, organismes de maintenance, fournisseurs et distributeurs de pièces aéronautiques à propos de travaux de maintenance inappropriés effectués sur des cylindres du moteur R-1820.

### CONTEXTE

Les renseignements recueillis dans le cadre d'une enquête de la Federal Aviation Administration (FAA) sur des pièces suspectées d'être non approuvées ont révélé que West Coast Cylinder Works (West Coast Cylinder), sise au 13907 Marquardt Avenue, Santa Fe Springs, CA 90670, a incorrectement entretenu les cylindres du moteur R-1820. West Coast Cylinder était anciennement titulaire du Air Agency Certificate no YO3R005M.

La preuve recueillie indique que West Coast Cylinder a omis de soumettre certains cylindres du moteur R-1820 à une inspection par ressuage au liquide fluorescent (FPI), comme l'exigeait les critères de la méthode d'inspection approuvée. Les cylindres visés ont été vendus comme pièces de rechange, ou ont été installés sur des moteurs subséquemment remis à neuf et approuvés pour remise en service par Airpower, Inc., un atelier de réparation certifié par la FAA (NS3R721L), sis au 4745 Highland Springs Road, Lakeport, CA 95453.

Voici une liste partielle des cylindres qui peuvent à tort avoir été remis en service par West Coast Cylinder.



RÉF. MOTEUR	RÉF. CYLINDRE (AIRPOWER, INC.)	AÉRONEF VISE
BL510087	AP 5111, 5112, 5114, 5116, 5121, 5123, 5124, 5126	Grumman Albatross
BL515782	AP 5021	Grumman S-2
BL516585	AP 3753, 3758, 3764, 4497, 4869, 4883	Grumman S-2
BL516700	AP 2595, 4973, 4995	Grumman S-2
BL520708	AP 3401, 4800, 4816, 4842, 4910	North American T-28
BL520779	AP 3037	North American T-28
PC10037	AP 2139, 5036, 5038, 5039, 5041, 5042, 5051, 5052	Grumman S-2
PC10045C	AP 3323, 5059, 5066, 5068, 5074, 5077, 5078, 5079	Grumman S-2
PC10098C	AP 5001, 5003, 5004, 5005, 5006, 5022, 5024, 5025	Grumman S-2
PC10179C	AP 5034, 5035	Grumman S-2
PC10184C	AP 5044, 5065, 5069, 5075, 5076	Grumman S-2
PC10223	AP 5037, 5040, 5043, 5056, 5057, 5060, 5062, 5064	Grumman S-2
PC10245C	AP 4867, 4902, 4907, 4909	Grumman S-2
PC10259	AP 2975, 4980, 4985	Grumman S-2
PC10268C	AP 2978, 4908, 4911, 5071	Grumman S-2
W507451	AP 4988, 4989, 4990, 4991, 4992, 4993, 4994	DC-3
W507573	AP 4882, 4940, 4964, 4965, 4967	DC-3
W507589	AP 4498, 4937, 4966, 4969, 4970, 4972, 4974	DC-3

Cylindres du moteur R-1820 vendus comme pièces de rechange : AP 2976, 3030, 3336, 4130, 4636, 4806, 4866, 4868, 4870, 4912, 4924, 4930, 4931, 4932, 4933, 4934, 4935, 4936, 4937, 4939, 4941, 4942, 4953, 4977, 4978, 4996, 4997, 5054, 5061, 5063, 5073

#### RECOMMANDATIONS

La réglementation exige que les produits ayant un certificat de type soient conformes à leur définition de type. Les propriétaires, les exploitants, les constructeurs, les organismes de maintenance et les distributeurs de pièces aéronautiques devraient inspecter leurs dossiers pour vérifier si leur inventaire d'aéronefs et (ou) de pièces comporte des cylindres dont la remise en service a été approuvée par West Coast Cylinder. Des mesures pertinentes doivent être prises si des cylindres entretenus par West Coast Cylinder ont été installés sur un aéronef. Si certains de ces cylindres figurent sur un inventaire déjà existant, la FAA recommande de placer lesdits cylindres en quarantaine afin d'en empêcher l'installation jusqu'à ce qu'il soit possible d'en déterminer l'élégibilité à l'installation sur un aéronef.

#### RENSEIGNEMENTS ADDITIONNELS

Des renseignements additionnels peuvent être obtenus auprès du Flight Standards District Office (FSDO) de la FAA mentionné ci-dessous à propos de cette enquête et des lignes directrices relatives aux pièces susmentionnées. En plus des recommandations qui précèdent, la FAA apprécierait tout renseignement concernant la découverte des pièces non approuvées susmentionnées en provenance de toute source, les moyens utilisés pour identifier cette source et les mesures prises pour les retirer du service.

Cet avis provient du FSDO de la FAA de Los Angeles, 2250 East Imperial Highway, Suite 140, El Segundo, CA 90245, téléphone (310) 215-2150, télécopieur (310) 645-3768; et il a été acheminé par le FAA Suspected Unapproved Parts Program Office, AVS-20, téléphone (703) 668-3720, télécopieur (703) 481-3002.



# rapports de difficultés en service



Reçu par Transports Canada  
Entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 mars 2005

Marque/modèle	JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.	Marque/modèle	JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
<b>avions</b>													
<b>AEROSPATIALE</b>													
AS 350B	2913	INTERRUPTEUR	NE15FBATF11T	HORS SERVICE	20050215009	QUE	1900	D3297	CONNECTEUR	MS3126F1210P	CORRODÉ	20050126008	ONT
AS 350BA	0000	TUYAU FLEXIBLE	350A72072102	AFFAÎSSE	20050331001	ATL	1900	D3297	RELAIS	MS24171D1	BRÛLÉ	2 RDS	ONT
AS 350BA	5210	BROCHE	350A25127520		20050301011	PNR	200	0000	TUYAU FLEXIBLE	1013800157	FUITE	20050309008	ONT
AS 350BA	5530	DÉRIVE	1400200201		20050216009	ONT	200	2821	ROBINET CARBURANT	710CAX		20050221004	QUE
AS 350B2	6230	PLATEAU OSCILLANT	350A37118101	USE	20050120013	QUE	200	5610	PARE-BRISE GAUCHE	10138402521	CHAUFF. HORS SERVICE	20050302002	PNR
AS 350B2	0000	POMPE HYD POLY	V597K4	CRIQUEE	20050323011	QUE	<b>BELL TEXTRON - CAN</b>						
AS 350B2	0000	SERVOM. HYDRAULIQUE	SC5084		20050314005	PNR	206B	6322	VENTILATEUR	206061432001	HORS SERVICE	20050216010	QUE
AS 350B2	0000	SUPPORT ARR GAUCHE	350A25003138	CRIQUEE	20050321003	PAC	206B	6720	ROULEMENT	DW4	GRAISSE ASSÉCHÉE	20050130002	PNR
AS 350B2	0000	BROCHE	350A25127520		20050216009	ONT	206B	7712	COUPLEMETRE	206075739125		20050125001	QUE
AS 350B2	2900	ALIMENTATION HYD			20050120013	QUE	206B	7920	BOÎTIER FILTRE À HUILE	168459	FUITE	20050107004	ONT
AS 350B2	5310	BIDIRECTIONNEL	C350A38101891	CRIQUEE	20050314005	PNR	206L	3212	ROBINET	2060739155		20050214001	ATL
AS 350B2	5610	HUBLOT PRINCIPAL	SP350110		20050321003	PAC	206L	6310	RESSORT	206040106001	BRISÉ	20050121006	QUE
AS 350B2	5620	BOÎTE TRANSMISSION	350A33020005		20050310004	PAC	206L 1	0000	JOINT MAGN.	206040156101	FUITE	20050321005	ONT
AS 350B3	5530	DÉRIVE	350A1402000901	CRIQUEE	20050207004	PAC	206L 1	0000	GÉNÉRATRICE - TACH	2060763731	DEFECTUEUSE	2 RDS	PAC
AS 350D	0000	JOINT MAGN. ENTREE	770441		20050114005	PAC	206L 1	2820	DISTR. CARB. ACFT			20050223001	ONT
ATR 42 300	2700	ANGLE D'ATTAQUE			20050113008	PAC	206L 1	6340	GÉNÉRATRICE TACH	D206076373001	DÉGARNIE	20050218004	QUE
ATR 42 300	7920	REINFLARD DE CARTER			20050308014	QUE	206L 1	6520	JOINT	406340105101	HORS SERVICE	2 RDS	ONT
<b>AGUSTA</b>							206L 4	7712	COUPLEMETRE	206075739123		20050125002	QUE
A109 E	0000	PISTON	M02801H003101	CORROSION	20050119004	ONT	407	0000	PALE ROTOR PRINCIPAL			20050328001	QUE
<b>AIRBUS</b>							427	6400	PALE ROTOR DE QUEUE			20050215005	QUE
A310 304	3400	LAMPE CATHODIQUE	20662155	ODEUR DE BRÛLÉ	20050312003	ONT	430	6410	PALE ROTOR DE QUEUE			20050124005	QUE
A310 304	5540	GOVERNEUR DIRECTION	A5547150002200	MANQUANTE	20050207003	QUE	<b>BELL TEXTRON - USA</b>						
A319 112	3222	MANCHON D'ESSIEU			20050301001	QUE	205A 1	6220	LEVIER	212010301001	NEUF	20050217006	PNR
A320 211	2700	SERVO DEPORTEURS	31076080		20050309006	QUE	212	1420	CONN. FICHE CANNON	M53122E106PW	NEUF	20050304002	ONT
A320 211	2913	POMPE HYDRAULIQUE	623977	FUITE	20050110301	ONT	212	5302	FERRURE	212030158001	CRIQUEE	20050209006	PNR
A320 211	2916	BÂCHE HYDRAULIQUE			20050111002	QUE	212	6300	ACCROUPEMENT INT	212040687001	PIQUE	20050110003	QUE
A320 211	3231	DETECTEUR OUVERT	38GA		20050303008	QUE	212	6710	TUBE COLLECTIF	212001181001	BRISÉ	20050125017	PAC
A320 211	7261	CONJONCTEUR D'HUILES			20050222006	QUE	214B	0000	SUPPORT	204001700001	BRISÉ	20050309010	PAC
A320 232	2370	UNITÉ DE DERIVATION	RDAV400111	SERRÉE	20050222004	QUE	214ST	6710	TUBE	214001023101	HORS SERVICE	20050309001	ONT
A330 343	3231	DERIV. TRAPPE TR PRINC	MRH530014D	BRÛLÉE	20050124006	ONT	412CF	6220	ECROU AUTOBLOQUANT	NAS10222A8		20050307010	QUE
A340 541	2100	CONDITIONNEMENT D'AIR		FUITE	20050210003	QUE	47G4A	6220	POIGNÉE PALE ROT PRINC	47120252011	REJETÉE	2 RDS	ONT
<b>AMTR</b>							<b>BELLANCA</b>						
AMTR	2710	MANCHON NICOPRESS	182G	GAUFRÉ	20050223009	PNR	8GCBC#	3210	JAMBE TRAIN (GAUCHE)	71461L	DÉLAMINATION	20050211001	PNR
<b>BAE - UK</b>							<b>BOEING</b>						
HS 748 2B	2140	CHAUFFAGE CABINE			20050119009	ONT	T27 217	3211	BOULON	69186803	BRISÉ	20050318003	ONT
HS 748 2B	3200	SYST. TRAIN D'ATERR			20050119007	ONT	T27 217	5513	PLAQUE	653120043	DEFECTUEUSE	20050203002	ONT
3112	5754	SUPPORT	1372030B57	CRIQUEE	20050308012	PNR	T27 223	2450	DISTRIB. ALIMENTATION C.A.			20050215001	PAC
<b>BAE - USA</b>							T27 223	2932	TRANSMETTEUR - QTE	106055410	COINCÉ	20050111004	ONT
BAE 125 800A	2100	MANCHON	BAS1634616	DÉSACCOUPLÉ	20050215010	QUE	T27 225	5270	INTERRUPTEUR	21EN96	DEFECTUEUX	20050214003	ONT
BAE 125 800A	2730	COM GOUV PROF			20050119009	ONT	T27 233	3230	VERIN VERR. TRAIN AV-SORTI			20050105013	ONT
BAE 125 800A	3246	ECROU	FN22A524	NEUF	20050119007	ONT	T27 233	3233	VERIN TRANSFERT	69141062	INTERMITTENT	20050203005	PNR
BAE 125 800A	3400	HARS			20050308012	PNR	T27 243	2700	ROUL. TÊTE DE CÂBLE	414001410	BRISÉ	20050211005	PAC
<b>BEECH</b>							T27 247	5610	FENÊTRE COULISSANTE	L2B275600101A	DEFORMATION CORDE	20050322008	PNR
A100	0000	TUYAU FLEXIBLE	20701700	FUITE	20050225004	QUE	T27 260	2750	BEC	651622292	DEFECTUEUX	20050105003	ONT
B200	2910	TUBE, FREIN HYD	1015800241	HORS SERVICE	20050225004	QUE	T37 209	3221	GOUSET	654581945	CRIQUEE	20050111001	ATL
B200C	5411	CADRE FUSELAGE			20050303005	QUE	T37 209	5310	NEANT/INCONNU			20050125010	ATL
B300	0000	TRINGLERIE	1015240381	NEUVE	20050127007	PNR	T37 212C	4930	ALIMENTATION AUX			20050211007	PNR
B300	0000	ROULEMENT	MS289135	NEUF	20050117001	ONT	T37 200	5620	FENÊTRE SUPERIEURE	58935734	CRIQUEE	20050119011	PAC
B300	3320	PRISE	8677822	BRÛLÉE	20050315010	ATL	T37 201	5300	FUSELAGE			20050329003	ATL
B60	2730	IDEMIDEM			20050315001	ATL	T37 210C	7500	CHAMBRE MÉLANGE D'AIR	65544702	CRIQUEE	20050204002	ONT
C90	0000	DÉCHARGE COMP	310082903	CÂBLES ROMPUS	20050120011	PAC	T37 242C	2200	DÉCONNEX. COND PRISE DYN	66024F224Q160	SÉPARÉE	20050121003	PNR
C90A	5610	PARE-BRISE COPILOTE	5042006932	RUPTURE MEMBRANE	20050317003	PAC	T37 248C	2710	MASSELOTTE	65C25920	DEFECTUEUSE	20050120002	ONT
C90A	0000	ACCROUPEMENT	115811026	CRIQUEE	20050120011	PAC	T37 296	5310	NEANT/INCONNU			20050125007	ATL
C90A	2720	DOUILLE	105740X2F0250	USE	20050228008	ONT	T37 522	1000	BOULON			20050113001	ATL
C90A	5610	REVÊTEMENT INT	10138402523	DEFECTUEUSE	20050317003	PAC	T37 522	5600	HUBLOT	58935733	ÉCLATÉ	20050329002	ATL
D95A	5520	COMM GOUV PROF	956100054		20050308007	ATL	T37 7CT	2330	ÉLECTRONIQUE SIEGE	3042865102	CHAUDE	20050221003	PNR
100	0000	FERRURE - AILE	501200734		20050120007	ONT	T37 7CT	2330	MONITEUR VIBRATION	5401100003		20050317007	PNR
100	2730	SUP COM GOUV. PROF.	1156100181	CRIQUEE	20050308007	ATL	T57 238	3400	REFROID. EQUIPEMENT			20050128005	ONT
100	5341	FERRURE LONG PRINC.	501200742	CRIQUEE	20050127002	PNR	T57 258	2421	GÉNÉRATRICE, (IDG)	736664E		20050217004	PAC
100	5610	PARE-BRISE COPILOTE	5042006936	CRIQUEE	20050323012	PAC	T57 28A	2910	MOTEUR HYD	887087	FUITE	20050114003	ONT
1900C	3230	VERIN, TRAIN AVANT	11238002223	CRIQUEE	20050204001	PAC	T67 233	2740	VERIN À BILLES	PN0411	CORRODÉ	20050215002	QUE
1900C	3246	ROULEMENT	1368520629	CRIQUEE	20050223012	PAC	T67 233	2742	VERIN À BILLES	PNB18834	CORRODÉ	20050214006	QUE
1900D	0000	INTERRUPTEUR	1013644662	CRIQUEE	20050112002	PAC	T67 233	3260	CAPEUR	S258	BRISÉ	20050224003	QUE
1900D	2750	RELAIS	SM5007	FUITE	20050125012	PNR	T67 375	2530	FOUR	6253190003		20050111003	QUE
1900D	2900	SELECTEUR	847898	DEFECTUEUX	20050307012	ONT	<b>BOEING HELICOPTERS</b>						
1900D	3230	MOTEUR	571302	NORMAL	20050222005	ONT	234	0000	MISE À L'AIR LIBRE RÉS CARB			20050315012	PAC
1900D	3230	RELAIS	MS24171D1	INTERMITTENT	20050307012	ONT	<b>BOMBARDIER</b>						
				INTERMITTENT	20050221005	PAC	BD 100 1A10	2436	DCMP	9555805		20050126002	NCR
				COURT-CIRCUITE	20050228006	ONT	BD 700 1A10	2420	TRINGTR. TURB AIR DYN	GL45615011	DÉFORMÉE	20050303013	NCR
				CONTACTS BRÛLÉS	20050222002	ATL							

Marque/modèle	JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	Cond. de pièce	N° RDS	Rég.	Marque/modèle	JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	Cond. de pièce	N° RDS	Rég.
<b>CANADAIR</b>													
CL215(311)(CL415)	0000		215900014		20050308016	NCR	560	0000	JOINTS PORTE	99120754	FUITE	20050315007	PAC
<b>CANADAIR</b>							560	0000	ELECTROVANNE	66720	FUITE	20050315008	PAC
CL215(311)(CL415)	2720	215T24296-8	215T2429080	BRISÉ	20050120003	QUE	560	2435	GENÉR. DE DEMARR.	3005G42982	DEFECTUEUSE	20050104009	PAC
CL215(311)(CL415)	3246	TIGE (GOIJON)	20209	BRISÉE	20050228002	QUE	560	3160	RMU	7012100825	DEFECTUEUX	20050104007	PAC
CL215(311)(CL415)	5240	BOULON DE COMMANDE	NAS428	BRISÉ	20050118001	QUE	560	3240	CLAPET NAVETTE	195183	HORS SERVICE	20050317006	PNR
CL600 1A11(600)	3400	ARMOIRE ELECTR. SUP.	6003303913	DEFORMÉE	20050125011	ONT	560	3242	FREIN	21656	DEFECTUEUX	20050104008	PAC
CL600 2A12(601)	1000	VANNE ANTIGVR CAPOT	601970975	DEFECTUEUSE	3 RDS	QUE	560XL	3425	MAGNETOMÈTRE	501182601	DEFECTUEUX	20050104006	PAC
CL600 2A12(601)	2424	ALIMENTATION EXTERNE	7208460		20050222008	QUE	560XL	0000	INT. VERR. TR. RENTRÉ	65430087	DEFECTUEUX	20050324009	ONT
CL600 2A12(601)	3254	SELECTEUR TRAIN/AVANT	555405		20050215012	ONT	750	2910	CONDUIT HYDRAULIQUE	661705213	CRIOQUE	20050120006	PNR
CL600 2A12(601)	3400	ARMOIRE ELECTR. SUP.	6003303913		3 RDS	ONT	3213		GOUPILLE TRINGLERIE	67410172	CORRODÉE	2 RDS	PNR
CL600 2B16(601 3R)	0000	COMM. TR. D'ATTERR.			20050324002	NCR	<b>CIRRUS</b>						
CL600 2B16(604)	3320	LAMPE FLUORESCENTE	AL 1235T490		20050127004	ONT	SR22	2730	GOUV. DE PROF. GAU	10146005	RESTREINTE	20050202006	ONT
CL600 2B19(RJ)	2120	CAPTEUR - TEMP. GAINÉ	7546911	BRÛLÉE À L'EXTREMITÉ	20050112007	PAC	<b>CONAIR</b>						
CL600 2B19(RJ)	2400	CONN. BUS UTIL. C.A.	D1822A	SEPARATED	20050223013	NCR	FIRECAT	0000	RACCORD REDUIT	89CM102131	CRIOQUE	20050321002	PAC
CL600 2B19(RJ)	2420	IDG			20050115001	NCR	<b>CONVAIR - CAN</b>						
CL600 2B19(RJ)	2611	APU			20050301006	QUE	340	0000	CARREAU DE FENÊTRE	34031103078	ÉCLATÉ	20050329014	PAC
CL600 2B19(RJ)	3213	TRAIN PRINCIPAL	17002110		20050110002	QUE	340	3213	ESSIEU			20050117006	PAC
CL600 2B19(RJ)	3251	TDVC		CRIOUÉ/SÉPARÉ	20050303009	QUE	<b>DASSAULT</b>						
CL600 2B19(RJ)	3300	BALLAST ÉCLAIRAGE	BR900022		20050114001	QUE	FALCON 10	0000	DIVIS. DÉBIT CARB	39439611	FUITE	20050322009	ONT
CL600 2B19(RJ)	4920	APU			20050112001	NCR	FALCON 20	7230	MOTEUR	CF700202	FOD	20050126010	PNR
CL600 2B19(RJ)	5210	BOULON	NAS6207540		20050215008	ATI	FALCON 20	7321	RÉGULATEUR CARB	5001139639G29	2 RDS	2 RDS	VAR
CL600 2B19(RJ)	5610	PARÉ-BRISÉ		GRIPPÉ	3 RDS	VAR	FALCON 20D	3260	MICROCONT. TR. D'ATTERR.		DEFECTUEUX	20050308003	PNR
CL600 2B19(RJ)	5740	RACE FIXATION D'AILE		CRIOQUEE	3 RDS	VAR	FALCON 900	7322	REG./REC. CARBURANT			20050117009	ONT
CL600 2B19(RJ)	7200	MOTEUR		SÉPARÉ	20050216006	PNR	FALCON 900B	0000	VANNE ANTIGV/RAGE	69118030100	DEFECTUEUSE	20050324007	ONT
CL600 2B19(RJ)	7260	BOÎTE TRANSMISSION			20050114002	QUE	FALCON 900B	0000	INVERSEUR GPWS		NORMAL	20050324005	ONT
CL600 2B19(RJ)	7313	INJECT. GICLÉUR CARB		LIMAILLE	20050209007	NCR							
CL600 2B19(RJ)	7500	CONDUIT 14E ÉTAGE			20050303007	QUE	DHC 2 MKI	2731	BIELLETTE GOUV. PROF. C2T47A		DEFECTUEUSE	20050303011	PAC
CL600 2C10(RJ)	2150	GROUPE TURBO-REFRIG		DESSERRÉ	2 RDS	QUE	DHC 2 MKI	3246	CORRODÉ/EXFOLIÉ			20050228005	PAC
CL600 2C10(RJ)	2530	VENTILATEUR OFFICE	GG67050283	GRIPPÉ	2 RDS	QUE	DHC 2 MKI	5300	ÉPAISSEUR			20050315006	PAC
CL600 2C10(RJ)	2824	EJECTEUR	T99838601	COURT-CIRCUITE	20050303001	NCR	DHC 3	3250	BRISÉ	C3UF609		20050208004	PAC
CL600 2C10(RJ)	5315	ENTREFOISE	CG670341757		20050310005	QUE	DHC 6 100	2720	PERCE PAR L'ARCOULE	C6CF10221		20050323010	PAC
CL600 2C10(RJ)	5610	FENÊTRE LAT CDB	NP1393225	CORRODÉE/CRIOQUEE	2 RDS	QUE	DHC 6 100	2820	CORRODÉ/FUITE	C6PF10761		20050207001	PNR
				ECLATÉE	20050303002	NCR	DHC 6 200	5753				20050128007	PAC
<b>CESSNA</b>							DHC 6 300	2710	GUIDE-CÂBLE	CSP1352		20050328003	NCR
A152	0000	BORD D'ATT. GAUCHE	043200146	CRIOQUE	20050308004	QUE	DHC 6 300	2740	SUPPORT - CHARNIÈRE	C6TPM10215	CORROSION	20050224007	PNR
A185E	0000	SUPPORT	071349564	CRIOQUE	20050320001	PAC	DHC 6 300	2820	ADAPTEUR	C38214	CRIOQUE	20050221002	NCR
A185E	5510	RENFORT	07321014	CRIOQUE	20050225003	QUE	DHC 7 102	3220	AMORTISSEUR TRAVANT	16700109	ROMPU	20050120005	NCR
A185F	0000	BATTERIE			20050329012	PNR	DHC 8 102	0000	AHRS	7003360941	HORS SERVICE	20050331003	PAC
A185F	3210	BOÎTE TRANSMISSION	071349561	CRIOQUEE	20050218001	PNR	DHC 8 102	2120	COMM. PRESSURISATION	21178041		20050211008	PAC
T210K	5551	RENFORT ARRIÈRE	12120031	CRIOQUE	20050302004	PAC	DHC 8 102	2435	PALIER EXT. ENTRAIN	03600923	EN MORCEAUX	20050201003	ATI
T210N	8530	PISTON		CRIOQUE	20050125015	PNR	DHC 8 102	2450	TELECOMMANDE		L'AMORÇAGE D'ARC	20050107005	ATI
U206C	5551	RENFORT ARRIÈRE	12120031		20050302003	PAC	DHC 8 102	2560	CELLULE	552198	BRÛLÉE	20050215003	ATI
U206G	5412	CLOISON	12134121318	CRIOQUEE	20050305003	PAC	DHC 8 102	2913	ARBRE D'ENTRÉE	570717	CISAILLE	20050107007	ATI
152	0000	SUPPORT	04320049	CRIOQUE	20050322003	PAC	DHC 8 102	2915	SOUPAPE SURPRESS	1849		20050125000	ATI
152	0000	BORD D'ATTAQUE GAU	043200146	CRIOQUE	20050308006	QUE	DHC 8 102	3240	FREIN STATIONNE DE SEC	58570	DEFECTUEUX	20050307008	ATI
152	0000	BORD D'ATTAQUE DR	04320016	CRIOQUE	20050308005	QUE	DHC 8 102	3242	FREIN	214665	GRIPPE	20050128009	PAC
172L	3340	LAMPE	4522	HORS SERVICE	20050310003	PAC	DHC 8 102	3251	TIMONERIE DE DIR	89891	EXTREMITÉ BRISÉE	20050321001	ATI
172M	2820	CONDUIT	050011874	USE	20050218005	QUE	DHC 8 102	3300	SUPPORT DE LAMPE	BV033000220	FONDU	20050309005	ATI
172M	3250	JOINT À ROTULE	C109	BRISÉ	20050218006	QUE	DHC 8 102	3350	CELLULE	5521981	BRÛLÉE	20050215007	ATI
172M	5200	MONTANT PORTE INF.		CRIOUÉ	20050301008	PAC	DHC 8 102	3444	CAPTEUR PROXIMITÉ	841101	BRISÉ	20050303010	ONT
172M	5753	BRAS SUPPORT INT	05239011314	USE	20050204004	ONT	DHC 8 102	3460	SYSTEME DE GUIDAGE	7003974730	DEFECTUEUX	20050330003	PNR
172N	5200	MONTANT PORTE GAUCHE		CRIOQUE	20050304003	PAC	DHC 8 102	5755	SUPPORT	85710559001		20050106002	ATI
172N	5510	LONGERON	053200198	CRIOQUE	20050202004	ONT	DHC 8 102	6120	VERIN HELICE			20050212001	PAC
172N	8530	ARBRE À CAMES	LW16512LW16812	DOUSSOIRS ÉCAILLÉS	20050223011	ONT	DHC 8 102	7170	TUYAU FLEXIBLE	DSC1975	OBSTRUÉ	20050314001	QUE
172S	2432	CONT. ALTERNATEUR	X610007	POUSSOIRS INTERNES	20050308013	ONT	DHC 8 102	7321	BOÎT. REG. NUM.	7898426009	CORRODÉ	20050121009	PAC
172S	2730	CÂBLE GOUV. DE PROF.	0510105308	TORONS BRISÉS	20050121004	ONT	DHC 8 202	7600	ARBRE	87620130101	BRISÉ	20050126006	NCR
172S	5511	LONGERON	053200198	CRIOQUE	20050209004	QUE	DHC 8 300	2401	COMM. PULSELITE			20050128002	QUE
208B	2752	VERIN VOLETS	C1450046	USE, GRIPPAGE	20050120012	PNR	DHC 8 300	2435	GENÉR. DEMARR.	23088008	STATOR OUVERT	20050221007	NCR
208B	5710	ECROU	MS1782612	FRACTURE	20050223004	ONT	DHC 8 300	2910	CONDUIT	DSC252B40124		20050211004	NCR
208B	7120	ANNEAU D'ATT. REACT	265102215	CRIOQUE	20050201002	ONT	DHC 8 300	2910	RACCORD UNION	AN81510D	FRACTURÉ	20050113004	PAC
208B	7160	MOTEUR	PT6D114	ETAT DE SERVICE	20050311005	PNR	DHC 8 301	2710	POULIE	MS202203	USEE	20050121007	PAC
310Q	2710	PINCE PILOTE AUTOMA	08615201	DEFECTUEUSE	20050224005	PNR	DHC 8 301	2721	RESSORT	82760050005	DÉREGLÉ	20050110005	PAC
310R	8520	MOTEUR	10520M	AUCUNE PRESS. DHULE	20050218011	QUE	DHC 8 301	5711	DISPOSITIFS DE FIX	BAC308K5	CRIOQUES	20050308008	ATI
421C	3200	CIRCUIT TR. D'ATTERR.			20050118005	ONT	DHC 8 311	2435	PALIER EXT. ENTR	03600923	EN MORCEAUX	20050126012	ATI
425	2120	VANNE REG. DÉBIT		DEFECTUEUSE	20050301005	ONT	DHC 8 311	2910	TUBE, RIGIDE	82910009175	FUITE	20050208006	PAC
425	2121	PALE VENTILATEUR	09040022	DEFECTUEUSE	20050127006	ONT	DHC 8 311	3241	CÂBLE	324612C2225	COURT-CIRCUITE	20050121010	PAC
441	2160	CLAPET DERIV.	7547512	MOTEUR DEFECTUEUX	20050118004	PAC	DHC 8 311	3242	FREIN	21517	RÉGLURE GRIPPE	20050211006	PAC
441	3213	BRAS LONG TR. PRINC.	57411405	MAUVAISE PIÈCE	20050125006	PNR	DHC 8 311	3250	CONTACT. LIMITE	DSC167	CORRODÉ	20050120010	ATI
550	2435	ROULEMENT, COMMUTAT.	03601018	DÉTRUIT	20050202005	ONT	DHC 8 311	5270	CAPTEUR	864202	DÉREGLÉ	20050110009	PAC
550	2822	CONDUIT	652635537	USE	20050301403	QUE	DHC 8 311	5642	RETEVEMENT	85440063101	CRIOQUE	20050222001	ONT
550	3233	INTERRUPTEUR	91929	DEFECTUEUX	20050117002	ONT	DHC 8 311	5730	PANNEAU D'AILE	8711802005	VIS DESSERRÉES	20050125016	PAC
550	3340	CONN. ELECTRIQUE		CÂBLE BRÛLÉES	20050121001	ONT	DHC 8 400	2913	POMPE ENTR. MOTEUR	6617302	2 RDS	2 RDS	NCR
560	0000	GYRO. DIRECTIONNEL	402057723	DEFECTUEUX	20050315009	PAC	DHC 8 400	3210	CÂBLE	485023	USE PAR FROTTEMENT	20050317002	NCR
							DHC 8 400	7120	ÂME	19949501	CRIOQUEE	20050117003	NCR

Marque/modèle	JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.	Marque/modèle	JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
DHC 8 400	7310	RÉCHAUF CARB-HUILE			20050307005	QUE	PC 12 45	2750	BRAS D'ENTRAÎNEMENT	527521214	DÉFORMÉ/CRITÉ	20050310002	ONT
DHC 8 402	7220	COMP BP ROTOR	304865101	UNE AUBE DÉFORMÉE	20050124012	QUE	PC 12 45	2750	VOLET		DEFECTUEUX	20050310002	ONT
<b>DIAMOND - CAN</b>							PC 12 45	2752	VERIN VOILETS	9787320309		20050315013	ONT
DA 20 C1	2752	JOINT CLAVETÉ	INCONNU	DESSERRÉ	20050225005	ATL	PC 12 45	3160	AFFICHEUR	066031252500		20050224013	ONT
<b>DOUGLAS</b>							PC 12 45	3211	BOULON SPECIAL	5321012077	BRISÉ	20050107002	PNR
DC9 83	0000	NÉANT/INCONNU			20050124004	QUE	PC 12 45	3242	FREIN TR PRINCIPAL	9595601511	BON	20050224001	ONT
DC9 83	2350	INTÉGR. AUDIO			20050201005	QUE	PC 12 45	3411	CÂBLAGE		FIL BRISÉ	20050216002	ONT
DC9 83	2913	POMPE ENTR. MOTEUR			20050210004	QUE	PC 12 45	5630	DÉRIVE		REVÊTEMENT CRITÉ	20050315011	ONT
DC9 83	3040	NEANT/INCONNU			20050121002	QUE	PC 12 45	5610	BUSE D'AÉRATION	9599122104	DESSERRÉE	20050303012	ONT
DC9 83	3200	NEANT/INCONNU			20050124009	QUE	<b>PIPER</b>						
DC9 83	3220	INTERCONN. MASSE TRAIN AVANT			20050210002	QUE	PA28 140	0000	LONGERON D'AILE	6207007	CORROSION	20050329006	ONT
DC9 83	3241	TRANSUCT. VITESSE ROTATION DES ROUES			2 RDS	QUE	PA31	2121	INTERRUPTEUR	4878621CH214	DEFECTUEUX	20050223005	QUE
DC9 83	3244	ROUES TRAIN AVANT	95502675	PNEUS TROP GONFLÉS	20050117004	QUE	PA31	2421	ALTERNATEUR			20050121008	PNR
DC9 83	5210	DISPOSITIF VERROU.	AM767BA	BRISÉ	20050125014	QUE	PA31	2450	DISJONCTEUR	5 A	CHUTE DE TENSION	20050110004	PNR
DC9 83	5320	LISSE	99118755	ORIGINALE	20050218008	QUE	PA31	2910	POMPE HYDRAULIQUE	1213HBG310	CRITÉ	20050106003	PNR
DC9 83	7200	MOTEUR-TURBINE			20050308011	QUE	PA31	3221	BOULON	AN17413		20050130001	PNR
DC9 83	7711	PRESSION MOTEUR			4 RDS	QUE	PA31 325	3422	HSI	40001728513	AGUILLE COINCÉE	20050124008	PNR
DC9 83	7920	COND. PRESSION HUILE 7938314501		CRITÉ	20050308002	QUE	PA31 350	1210	ADAPTATEUR	5379700		20050105014	PNR
DC9 83	8012	VANNE DE DÉMARRAGE 39279621			20050103002	QUE	PA31 350	2810	RESERVOIR CARB	461713	FUITE	20050119010	ATL
<b>EMBRAER</b>							PA31 350	3220	BIELLETTES	40336000	CRITÉ	20050221005	PNR
EMB 110P1	6122	RÉG. D'HÉLICE	8210002	IMMAÎTRISABLE	20050207002	ONT	PA31 350	3230	CROCHET VERR. TRENT	4179703	FIGÉ	2 RDS	ONT
<b>EUROCOPTER FRANCE</b>							PA31 350	5320	PROFIL EN U	4070200	CRITÉ	20050128003	PNR
EC 120 B	5510	STABILISATEUR	C551S1101052	SUPPORT DESSERRÉ	20050216007	ONT	PA31 350	5521	NERVURE	437430001		20050227001	PNR
EC 130 B4	5610	PARE-BRISÉ COPILOTE	350A25900000	CRITÉ	20050112001	ONT	PA31 350	7320	RÉGUL. CARB. CHAUFF.	A23D047	FUITE	20050114004	ATL
EC 130 B4	5630	FEN. PORTE COULISS	SPSEC130811	CRITÉ	20050112003	ONT	PA31T	0000	VERIN TR. PRINC. INT.	46357000001	CRITÉ	20050329013	ONT
<b>FOKKER - ND</b>							PA31T	2436	RÉGUL. TENSION	PA31T	DOUILLES USÉES	20050308019	ONT
F28 MK0100	0000	NÉANT/INCONNU			20050124002	QUE	<b>PIPER AEROSTAR</b>						
F28 MK0100	1200	ENTRETIEN COURANT			20050214004	QUE	PA60 600	0000	INT. AVANT	220000021	CRITÉ	20050225006	PNR
F28 MK0100	2100	NEANT/INCONNU			20050301007	QUE	PA60 600	5530	RENFORT INT.	220000003	CRITÉ		
F28 MK0100	2730	ÉLÉMENT UNITÉ COM			2 RDS	QUE	<b>ROBINSON</b>						
F28 MK0100	2910	GARNITURE			20050104001	QUE	R44	0000	CLAVETTES MANCHE		ENDOMMAGÉES	20050318001	PNR
F28 MK0100	3425	UNITÉ D'AFFICHAGE VOL	6228047541	DÉFECT. INTERNE	2 RDS	QUE	<b>SAAB</b>						
F28 MK0100	3810	CONDUIT D'EAU			20050125004	QUE	340B	3230	DISP. RELEV. TR. ATT.			20050113005	PNR
F28 MK0100	4950	NÉANT/INCONNU			20050125005	QUE	<b>SHORT &amp; HARLAND</b>						
F28 MK0100	5610	PARE BRISÉ			2 RDS	QUE	SD3 60	3230	FLEXIBLE PRESS.	SD3730311	ROMPU	20050104005	PAC
F28 MK0100	7500	GARNITURE	EU15969	ENDOMMAGÉE	20050225001	QUE	<b>SIKORSKY</b>						
F28 MK0100	7540	INDICAT. AIR PRÉLÈVEMENT			20050209003	QUE	S61	5302	ÂME INF.	S612066120		20050104011	PAC
F28 MK0100	7540	INTERRUPTEUR			20050218007	QUE	S76A	0000	TRANSUCT. PRESS.	7645001078120	S/O	20050323001	PAC
<b>FOUND BROS</b>							<b>SWEARINGEN</b>						
FBA 2C1	0000	DÉRIVE D'APPOINT	V201	INCONNU	20050318002	ONT	SA226TC	0000	RÉGUL. CARBURANT	8978017	DÉFECTUEUX	20050317004	PNR
<b>GRUMMAN - FR</b>							SA226TC	7310	ARBRE	899193	DESSERRÉ	20050308010	PNR
GA 7	0000	BOULON	0690200	BRISÉ	20050310001	PNR	SA226TC	7920	ADAPT. FILTRE À HUILE	8941172	CRITÉ	20050105015	PNR
<b>HARVARD</b>							SA227AC	0000	TRAIN AVANT			20050308017	ONT
2	0000	TRINGLERIE	5252315	CRITÉ	20050329011	ONT	SA227AC	0000	ORIENT. TRAIN AVANT			20050322007	ONT
2	0000	JOINT UNIVERSEL	1952642	USÉ	20050329001	ONT	SA227AC	0000	ROULEMENT ARB. HÉLICE	31028851	USÉ	20050330001	ONT
<b>HAWKER SIDDELEY-UK</b>							SA227AC	2612	DETECT. INCENDIE	1734361450	DEFECTUEUX	2 RDS	ONT
HS 748 2A	2730	LEVIER GOUV. PROF.	29803096	CRITÉ	20050301003	PNR	SA227AC	2910	COND. HYD. VOILETS	278100322040	USÉ PAR FROTTEMENT	20050308018	ONT
HS 748 2A	7310	TUYAU	RK38458A	BRISÉ	20050315002	QUE	SA227AC	3244	PNEU TRAIN PRINC.	GOODYEAR	DÉ SINTÈGRE	20050124013	ONT
<b>HUGHES</b>							SA227AC	5610	PARE-BR DR CHAUFFÉ	2419441004	ÉCLATE	20050113007	ONT
369D	6210	PALE ROTOR PRINC.	369D21100523	HORS D'USAGE	20050306001	PAC	SA227AC	6113	HÉLICE	4HFR34C652		20050113006	ONT
369D	6310	ACCOUPLEMENT	369H5660		20050215006	PNR							
<b>KAMOV</b>													
KA32A11BC	6320	BOÎTE TRANS PRINCIP	BP252	VOYANT DÉT LIMAILLE	2 RDS	PAC							
KA32A11BC	6710	GUIGNOL	D2A201030C	CRITÉ	20050228012	PAC							
<b>LAKE</b>													
LA 4	5510	FERRURE GAUCHE	2220021	CRITÉ	20050121005	ONT							
<b>LEARJET</b>													
35	3233	VERIN	23271004	DÉSOLIDARISÉ	20050124001	QUE	<b>ALLISON</b>						
35	3244	PNEU	478K235	COUPE	20050316005	QUE	AE-3007A/13	7230	MOTEUR			20050107003	QUE
45	3243	UNITÉ COM. FREIN	429333	DEFECTUEUSE	20050210001	QUE	250-C2B	7250	SECTION TURBINE			20050314004	PAC
45	5514	COMPAS INF.	4555301480003	HORS D'USAGE	20050224006	ONT	250-C2B	0000	VANNE DE PURGE DÉMARR.			20050104010	PAC
45	7500	JOINT ARTICULÉ	42302200		20050217002	PAC	250-C2B	7120	SUP. SURETÉ CONIF. PRESS.	2509541106	BRISÉE	20050329015	PAC
<b>LOCKHEED</b>							250-C2B	7230	PROFIL EN U	206031302189	CRITÉ	20050216008	ONT
C130A	5753	ROULEMENT	CB17663	DEFECTUEUX	20050106001	PNR	250-C2B	7230	ACCOUP ADAPTATEUR	230397911	USÉ PAR FROTTEMENT	20050308009	QUE
382G	5740	CORNIÈRE ARRIÈRE			20050214007	ONT	250-C2B	7250	ACCOUPLEMENT	6870832G	CORRODÉ	20050225002	PNR
<b>MITSUBISHI - JN</b>							250-C2B	8300	ROULEMENT 2 1/2	6880914		20050312002	PNR
MU 2B36	3242	VANNE DE MÉLANGE	035A930011	CONTAMINÉE	20050120001	PAC	250-C30S	7250	TURBINE	23031925		20050105005	QUE
<b>MOONEY</b>							250-C47B	0000	CHAMBRE COMB	23064570	CRITÉ	2 RDS	PAC
M20C	0000	ARBRE TACHY.	SL76121	SÉPARÉ	20050322001	PNR	<b>AVCO LYCOMING</b>						
<b>PIAGGIO</b>							HO-360-C1A	7314	POMPE CARB. ENTR.	LW15473	BOULONS ERRÉS	20050208007	ATL
P180 AVANTI	0000	CÂBLE	80155104901	USÉ	200503024011	ONT	IO-360-C1C6	8520	ARBRE A CAMES		USE	20050105007	ONT
P180 AVANTI	2400	TB-10	MS2721265	BRÛLÉ	20050307011	ONT	L110-640-12B	8520	CARTER	11F20022D3	CRITÉ SOUPÇONNÉE	20050228009	PNR
<b>PILATUS - SW</b>							O-320-B2C	7414	ENGRENAGE DISTRIB.		DEUX DENTS MANQ.	20050105002	ONT
PC 12 45	0000	CIRCUIT VOILETS			200503024001	ONT	O-320-D2J	7414	MAGNETO LISSE	4371	CRITÉ	20050105001	PNR
PC 12 45	2435	GÉN.	524321215		20050105009	ONT	O-320-E2D	8500	COND. POMPE D'AMORÇAGE			20050301010	PNR
							O-320-H2AD	8530	ARB CAMES/POUSSOIRS	LW16512LW16812	POUSSOIRS ÉCAILLÉS	20050223010	ONT

## moteurs

ALLISON						
AE-3007A/13	7230	MOTEUR			20050107003	QUE
250-C20	7250	SECTION TURBINE			20050314004	PAC
250-C20	8012	VANNE DE PURGE DÉMARR.			20050104010	PAC
250-C20B	0000	SUP.SURETÉ CONIF.PRESS.	2509541106	BRISÉE	20050329015	PAC
250-C20B	7120	PROFIL EN U	206031302189	CRIQUE	20050216008	ONT
250-C20B	7230	ACCOUP ADAPTATEUR	230397911	USE PAR FROTTEMENT	20050308009	QUE
250-C20B	7250	ACCOUPLEMENT	6870832G	CORRODE	20050225002	PNR
250-C20B	8300	ROULEMENT 2 1/2	6880914		20050312002	PNR
250-C30S	7250	TURBINE	23031925		20050105005	QUE
250-C47B	0000	CHAMBRE COMB	23064570	CRIQUEE	2 RDS	PAC
AVCO LYCOMING						
HO-360-C1A	7314	POMPE CARB. ENTR.	LW15473	BOULONS ERRÉS	20050208007	ATL
IO-360-C1C6	8520	ARBRE A CAMES		USE	20050105007	ONT
L110-640-12B	8520	CARTER	11F20022D3	CRIQUE SOUPÇONNÉE	20050228009	PNR
O-320-B2C	7414	ENGRENAGE DISTRIB.		DEUX DENTS MANQ	20050105002	ONT
O-320-D2J	7414	MAGNETO LISSE	4371	CRIQUEE	20050105001	PNR
O-320-E2D	8500	COND. POMPE D'AMORÇAGE			20050301010	PNR
O-320-H2AD	8530	ARB CAMES/POUSSOIRS	LW16512LW16812	POUSSOIRS ÉCAILLÉS	20050223010	ONT

Marque/modèle JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.	Marque/modèle JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
O-360-F1A6	8530	CYLINDRE	LW12427	CRIQUE	20050222010	PNR	PW123	7920	MOTEUR	20050105010	QUE
O-540-E4C5	8530	MOTEUR			20050311002	PNR	PW123B	7250	MOTEUR	20050105006	ATL
TIO-540-A2B	8500	CONTRÔLEUR	LW1064485	USURE EXCESSIVE	20050219001	PNR	PW123E	7250	THERM. TEMP. INTERTURBINE	20050209005	NCR
TIO-540-A2B	8500	MOTEUR		DEFECTUEUX	20050105004	QUE	PW124B	7830	MOTEUR	20050124010	QUE
TIO-540-F2BD	7414	MAGNÉTO			2 RDS	PNR	PW125B	7312	CHAUFF. CARBURANT	20050213008	QUE
TIO-540-J2BD	8530	MOTEUR	TIO540J2BD	CARTER CRIQUE	20050218010	QUE	PW125B	7320	DISPOSITIF HYDROMÉCANIQUE	20050307003	QUE
BOMBARDIER ROTAX							PW127	7200	MOTEUR	2 RDS	QUE
912 F3	1400	ROUE LIBRE DÉMARR.	852401	DESSERRÉ	20050301002	PAC	PW127B	7230	AUBES TURBINE HP	20050223003	QUE
GARRETT							PW127E	0000	MOTEUR	20050307006	QUE
TFE731-2-2B	0000	TUBE REFROID. D'HUILE	9919330726361	PERCÉUSE PAR FROTTE	2 RDS	QUE	PW127F	7200	MOTEUR	20050307007	QUE
TFE731-40R-200G	7200	MOTEUR		SÉPARÉ	20050321007	ONT	PW127F	7931	MOTEUR	20050110007	QUE
TFE731-5BR-1C	7500	TUBE TRANSFERT, B	30748451	CRIQUE	20050124007	PAC	PW150A	6100	ARBRE DE TORSION	20050221001	NCR
TPE331-10UA	7900	ADAPT. FILTRE À HUILE	8941172	CRIQUE	2 RDS	PNR	PW150A	7200	BIELLE DE COMMANDE	20050221006	QUE
TPE331-10UA	8300	PORTE-PLANÉTAIRE	8679225	CRIQUE	20050307013	PNR	PW150A	7230	MOTEUR	20050214005	QUE
TPE331-10UGR	2434	GÉNÉR. DÉMARR.	23079009	DEFECTUEUSE	20050131004	PNR	PW150A	7920	MOTEUR N° 2	20050228001	NCR
TPE331-10UGR	7200	MOTEUR	TPE33110UGR513H	DEFECTUEUX	20050131006	PNR	PW206B	7321	SYST. GESTION CARBURANT	20050307004	QUE
TPE331-10UGR	7900	MOTEUR	TPE33110UGR516H	DEFECTUEUX	20050131007	PNR	PW206C	7250	MOTEUR	20050112005	QUE
TPE331-10UGR	8300	ENTRAÎN. ACCESS.	31024001	GOUJON DEFECTUEUX	20050217003	ONT	PW305A	7532	CONDUITE DÉTECT. P2.8	30B1695	QUE
TPE331-11U-612G	6100	JOINT CARBONE HÉLICE	31025751	CRIQUE	20050204003	ONT	PW305A	7920	MOTEUR	200501126009	QUE
TPE331-4-252B	7240	CHAMBRE DE TRANQ	8939735	CRIQUE	20050321006	QUE	PW305B	0000	TUBE CARBURANT	31B186501	CRIQUE
GENERAL ELECTRIC							PW306A	7200	MOTEUR	20050221009	QUE
CF34-3B	7510	VANNE ANTIGIV. MOT	601970977	NE S'OUVRE PAS	20050322004	QUE	PW308C	7200	MOTEUR	20050221010	QUE
INTERNATIONAL AERO							PW530A	7200	MOTEUR	20050224010	QUE
V2500-A1	7230	MOTEUR			20050321004	ONT	PW530A	7321	REGUL. CARBURANT	20050126004	QUE
PRATT & WHITNEY-CAN							PW545A	7200	SYST. REGUL. CARB. HYDMEC	8237006	DEFECTUEUX
JT15D-1A	7210	MOTEUR		DEFECTUEUX	3 RDS	ATL	PW545B	7200	MOTEUR	20050224001	PNR
PT6	7100	MOTEUR			20050213005	QUE	R-2800	8540	BOULON	272225	BRISÉ
PT6A-11AG	7200	MOTEUR			20050126001	QUE	PRATT & WHITNEY-USA				
PT6A-11A4	0000	MOTEUR			20050323004	QUE	JT8D-15	7920	TUBE	81196501	SÉPARÉ
PT6A-11A4	7200	MOTEUR			20050126005	QUE	JT8D-17	7920	BOÎTIER FILTRE À HUILE	MS124776	DESSERRÉ
PT6A-11A4	7230	BAGUE DE RETENUE	3020159	DÉFORMÉE	20050317003	ONT	JT8D-17	7932	GOUJON	547344P3	DESSERRÉ
PT6A-11A4	7250	MOTEUR		DEFECTUEUX	20050315003	ATL	JT8D-219	7200	MOTEUR	20050228003	QUE
PT6A-11A4	7931	MOTEUR			20050211002	ATL	JT8D-9A	7230	MOTEUR N° 2	20050128004	ONT
PT6A-135	7200	MOTEUR			20050224011	QUE	PW4060	7932	MOTEUR	20050125003	QUE
PT6A-135	7314	REGUL. CARBURANT	252444993	DEFECTUEUX	20050321008	PNR	R-985-AN-14B	0000	CARTER	16475	CRIQUE
PT6A-21	7314	REGUL. CARBURANT			20050307002	QUE	R-985-AN-14B	7921	REFROID. D'HUILE	V6007DV5	2 RDS
PT6A-27	0000	MOTEUR			20050329007	QUE	R-985-AN-14B	8530	CYLINDRE	399353A1	DEFECTUEUX
PT6A-28	0000	MOTEUR			20050323007	QUE	ROLLS ROYCE - GY				
PT6A-28	7210	MOTEUR		DEFECTUEUX	20050315004	ATL	DART 534-2	7314	POMPE CARBURANT	GB3173CE	20050309007
PT6A-28	7310	REGUL. CARBURANT	252444076	UNITE REVISEE	20050207006	PAC	TELEDYNE CONTINENTAL				
PT6A-28	7323	REGUL. SURVITESSE			2 RDS	QUE	GT50-520-H	8011	ROULEMENT	535539	CAGE DETRUITE
PT6A-34	6122	MOTEUR			20050221008	QUE	GT50-520-H	8530	PISTON	654724	BRISÉ
PT6A-34	7200	MOTEUR			20050117010	QUE	IO-520-F	8520	CARTER	654101A7R	HORS SERVICE
PT6A-34	7240	CONDUIT SORTIE PRINC.	310926302	CRIQUE, BRÛLÉ	20050321009	PAC	IO-520-F	8530	CYLINDRE	TIST712ACA	CRIQUE
PT6A-34	7810	CONDUIT TURBINE	311178001	CRIQUE	20050309012	PAC	IO-520-J	8520	CARTER	SGRN1225	CRIQUE
PT6A-34AG	7200	MOTEUR			2 RDS	QUE	IO-550-D	7414	BOÎTIER MAGNÉTOS	654004	CRIQUE
PT6A-36	0000	MOTEUR			20050329005	QUE	O-200-A	8530	SOUPAPE D'ÉCHAPP.	654853B	CORRODÉE
PT6A-41	7200	MOTEUR			20050110008	QUE	O-300-C	8530	PISTON	639196	ROGNURÉ
PT6A-41	7600	TUBE	1009200423	HORS SERVICE	20050112004	PNR	TSIO-520-M	8520	CONTREPOIDS		DEFECTUEUX
PT6A-42	7230	CAP. GÉNÉRATRICE GAZ	01R3028332	CRIQUE	20050301004	PNR	TURBOMECA				
PT6A-50	7210	MOTEUR		DEFECTUEUX	3 RDS	ONT	ARRIEL 1B	7310	TUYAU ALIM. DROIT	0301007220	CRIQUE
PT6A-50	7230	MOTEUR		DEFECTUEUX	20050211003	ATL	ARRIEL 1B	7532	FILTRE	0301007860	USE PAR FROTTEMENT
PT6A-50	7250	MOTEUR			20050213007	QUE	ARRIEL 1D1	7200	MOTEUR		DEFECTUEUX
PT6A-50	7931	MOTEUR			20050110006	QUE	ARRIEL 2B	7314	JOINT VARILIP	TP2A100631251V	FUITE CARBURANT
PT6A-60A	7200	MOTEUR		DEFECTUEUX	20050208001	ATL					
PT6A-60A	7200	MOTEUR		DEFECTUEUX	2 RDS	ATL					
PT6A-60A	7532	VANNE DE PURGE	310317401	VISUELEMENT NORMALE	20050210005	PNR					
PT6A-67D	7210	COUDE	310047001	FRACTURE	20050127003	ONT					
PT6A-67D	7210	MOTEUR			20050213002	QUE					
PT6A-67D	7261	MOTEUR			20050201004	PAC					
PT6A-68	7200	MOTEUR			20050213003	QUE					
PT6B-36A	2820	TUBE COLLECT. CARB	3020030	USÉ	20050213004	QUE	HAMILTON STANDARD				
PT6B-37A	0000	EGU	101250003	SUSPECT	20050329010	QUE	145F-19	6120	DISPOSITIF RET. UNIVERS.	7827402	DESSERRÉ
PT6T-3B	7320	TUBE PNEUMATIQUE (	3017393	FRACTURE	20050112006	QUE	HARTZELL				
PT6T-3B	7600	MOTEUR			20050307001	QUE	HC-83TN-3BY	6120	CSU	210574AB	DEFECTUEUX
PT6T-3D	7250	MOTEUR			20050214002	QUE	HC-83TN-3D	6114	BAGUE ROULEMENT	A1851T	CRIQUE
PT6T-3DF	7300	NÉANT/ANCONNU			20050228013	PAC	HC-84TN-5GL	6110	HÉLICE	HC84TN5GL	FUITE
PW118	0000	MOTEUR			20050329008	QUE	HC-84TN-5GL	6112	DÉGIVREUR	4E11887	MAUVAIS ENDROIT
PW118A	7313	GARNITURE - GICL. CARBUR.		ENDOMMAGÉE	20050131005	QUE	HC-E3YR-2ATF	6122	EMBOUT BIELLE COMM	469153	BRISÉ
PW120	7210	MOTEUR			20050117011	QUE	MCCAULEY				
PW121	7200	MOTEUR			2 RDS	QUE	D2A3C58	6114	MOYEU	D4715	CRIQUE
PW121	7920	MOTEUR			20050105011	QUE	D2A3C58	6114	HÉLICE		
PW123	7200	MOTEUR			2 RDS	QUE	1A1037TCM6958	0000	HÉLICE	S90AT2	CRIQUE
PW123	7250	AUBES TURBINE HP	311560101	FRACTURE	20050223002	QUE	2A34C66	6111	PALE		
PW123	7310	SYST. CARBUR. MÉCANIQUE			20050307009	QUE	3GFR34C701	0000	PALE D'HÉLICE		DEFECTUEUSE

## hélices



Marque/modèle JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
--------------------	--------------	------------	---------------	--------	------

## équipements

BOMBARDIER 21564075	2810	RÉSÉR CARB. CAOUT	21564075	RÉPARATION	20050216004 QUE
JANITROL AER A23D04	0000	RÉGUL. CHAUFF.	A23D04	FUITE	20050316007 PNR
NORTHERN AIR 251XXX	2340	CIRCUIT IMPRIMÉ	25091	DÉFECTUEUX	20050120004 PAC
POINTER INDU PS400010	0000	RADIOBALISE REPER. D'URGENCE			20050322006 PNR
THOMPSON TC173007	0000	NÉANT/INCONNU			20050128006 PAC
INCONNU OB30	3530	DISP. APPOINT OXY	OB30	DÉFECTUEUX	20050309004 PNR







**Maintien de la navigabilité, Transports Canada**  
**Renseignements aéronautiques sur le Web**  
[www.tc.gc.ca/AviationCivile/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/menu.htm)



## LEGENDE

**JASC** Code de la Joint Aircraft System définissant les systèmes/composants  
**N° RDS** N° de contrôle RDS de TC - À mentionner lors de correspondance ou de requête.  
**Rég.** Région TC d'où provient le RDS :  
**PAC** = Pacifique                      **PNR** = Prairies et Nord,  
**ONT** = Ontario,                      **QUE** = Québec,

**Règlement de l'aviation canadien (RAC)**  
[www.tc.gc.ca/aviationcivile/ServReg/Affaires/RAC/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/ServReg/Affaires/RAC/menu.htm)  
**Consignes de navigabilité aérienne**  
[www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/maintenance.htm](http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/maintenance.htm)  
**Alertes de difficultés en service**  
[www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/maintenance/alerts/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/maintenance/alerts/menu.htm)  
**Avis de difficultés en service**  
[www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/maintenance/avis/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/maintenance/avis/menu.htm)  
**Système Web de rapports de difficultés en service (SWRDS)**  
[www.tc.gc.ca/swdr/default.asp?Lang=F](http://www.tc.gc.ca/swdr/default.asp?Lang=F)  
**Avis de navigabilité**  
[www.tc.gc.ca/AviationCivile/maintenance/swrps/avis/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/maintenance/swrps/avis/menu.htm)  
**Index numérique des documents de référence et des documents consultatifs**  
[www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/reference/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/reference/menu.htm)  
**Directives visant le Personnel de la Navigabilité Aérienne**  
[www.tc.gc.ca/aviationcivile/maintenance/serpo/mi/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/maintenance/serpo/mi/menu.htm)  
**Lettre de politique de la Maintenance et de la construction des aéronefs (PMPL)**  
[www.tc.gc.ca/aviationcivile/maintenance/serpo/mp/mi/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/maintenance/serpo/mp/mi/menu.htm)



# feedback feedback feedback

personnes-ressources

Administration centrale Administration centrale Administration centrale

Aviation Civile de Transports Canada, Maintien de la navigabilité (AARDC)  
Place de Ville, Tour « C », 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8  
Tél. : 613 952-4357 Téléc. : 613 996-9178

## Atlantique

Transports Canada  
C.P. 42  
95, rue Foundry, 6<sup>e</sup> étage  
Moncton (N.-B.)  
E1C 8K6  
506 851-7114

## Prairies et Nord

Transports Canada  
344, rue Edmonton  
Winnipeg (Manitoba)  
R3C 0P6  
204 983-3152  
1 888 463-0521

## Ontario

Transports Canada  
4900, rue Yonge, bureau 300  
Willowdale (Ontario)  
M2N 6A5  
416 952-0352

## Québec

Transports Canada  
700, Leigh Capreol  
Dorval (Québec)  
H4Y 1G7  
514 633-3319

## Pacifique

Transports Canada  
800, rue Burrard, bureau 620  
Vancouver (C.-B.)  
V6Z 2J8  
604 666-8777

**feedback** (TP 6980F) est un bulletin trimestriel publié par la Division du maintien de la navigabilité de Transports Canada afin d'informer le milieu aéronautique des problèmes qui touchent la navigabilité des aéronefs au Canada et qui lui sont signalés quotidiennement.



Les articles publiés dans **feedback** sont tirés de rapports de difficultés en service (RDS) soumis par des techniciens d'entretien d'aéronefs (TEA), des propriétaires, des exploitants et d'autres sources.

Pour de plus amples renseignements sur **feedback** ou sur le Programme de rapports de difficultés en service, communiquez avec le Centre de Transports Canada le près de chez vous.

Retrouvez-nous dans le cyberspace à :

[www.tc.gc.ca/Aviationcivile/certification/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/Aviationcivile/certification/menu.htm)



Léo N.J. Maisonneuve  
Gestionnaire  
Programme d'information  
Tél. : 613 952-4352  
Courriel : maisone@tc.gc.ca



T.A. McNamara  
Rédactrice  
Programme d'information  
Tél. : 613 952-4360  
Courriel : mcnamat@tc.gc.ca



B. Goyaniuk  
Chef  
Maintien de la navigabilité  
Tél. : 613 952-4356  
Courriel : goyanib@tc.gc.ca

Canada